

I. INTRODUCCIÓN

Compromiso de la DCTA con los Derechos Civiles

Esta actualización de la Autoridad de Transporte del Condado de Denton (la DCTA, por sus siglas en inglés) al programa Título VI ha sido preparada para garantizar que el nivel y la calidad de los servicios de la DCTA se brinden de modo no discriminatorio y que se ofrezca la oportunidad de una participación completa y justa a todos los pasajeros de la DCTA y otros miembros de la comunidad, independientemente de su raza, color o nacionalidad y su ingreso. Además, a través de este programa, la DCTA ha evaluado la necesidad de contra con servicios y materiales par alas personas cuya lengua principal no sea el inglés y quienes tienen una capacidad limitada para leer, escribir, hablar o comprender el idioma inglés.

Si bien es una cuestión de principios, política y práctica con las cuales se compromete la DCTA para garantizar que ninguna persona quede excluida de participar en, se le nieguen los beneficios de o esté sujeta a discriminación para recibir cualquiera de los servicios de la DCTA en base a su raza, color o nacionalidad, el contenido de este programa ha sido preparado conforme a la Sección 601 del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, Orden Ejecutiva 13166 (Mejorar el acceso a los servicios para personas dominio limitado del inglés) y la Administración Federal de Transporte (FTA) Circular 4702.1B, de fecha 1° de octubre de 2012.

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, luego de su enmienda, impide que cualquier persona en los Estados Unidos sea excluida de participar, que se le nieguen los beneficios o sea discriminada por motivos de su raza, color o nacionalidad, o que de otro modo esté sujeta a discriminación conforme a cualquier programa o actividad que reciba asistencia financiera federal del Departamento de Transporte.

Como beneficiario directo de los fondos federales en los programas de la FTA y del Departamento de Transporte de EE.UU., y conforme a los requisitos federales indicados arriba, la DCTA claramente comprende su racionalidad y obligación de garantizar un acceso y oportunidad de participación equitativos en la planificación y el proceso de toma de decisiones. Estas responsabilidades y obligaciones garantizan que:

- Los beneficios de sus servicios de transporte se compartan equitativamente en toda el área de servicio
- El nivel y calidad de los servicios de transporte sean suficientes para brindar acceso equitativo a todos sus pasajeros en su área de servicio
- Nadie está excluido de participar en la planificación de servicios y el proceso de desarrollo de la DCTA
- Las decisiones sobre los cambios en el servicio o ubicaciones de las instalaciones se realizan sin consideración de raza, color o nacionalidad
- El desarrollo y renovación urbanos, que benefician a la comunidad en general, no se realizarán sin justificación a través de una asignación desproporcionada de impactos adversos para la salud y el medio ambiente sobre la población minoritaria, y

- Hay un programa disponible para corregir casos de discriminación, ya sea intencionales o accidentales.

La DCTA periódicamente incluye a la comunidad en el desarrollo de sus programas y políticas, incluido su programa Título VI, el Programa de Participación Pública, el Programa de Dominio Limitado del Inglés y sus Estándares de Servicio y Desempeño. Estos elementos específicos han sido debatidos durante los esfuerzos de planificación a largo plazo en 2010 y nuevamente en los eventos de puertas abiertas para el público que tuvieron lugar en abril de 2013.

El programa que se describe aquí contiene todos los elementos exigidos a un proveedor de servicios de transporte que opera en un área urbana con 200.000 habitantes o más y que cuenta con más de cincuenta vehículos funcionando en el horario pico. Este programa reemplaza al programa del Título VI anterior de la DCTA, está vigente desde el 1 de junio de 2013, fue actualizado el 2 de abril de 2014 y abarca actividades que se vienen realizando desde 2010. Este documento ha sido preparado usando datos suministrados por el Censo de los Estados Unidos de 2010, el Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas, las encuestas realizadas por la DCTA a la comunidad. El personal de operaciones de la DCTA, las partes interesadas de la comunidad y los pasajeros han suministrado datos anecdóticos adicionales.

Descripción general de la Agencia

La DCTA fue creada en 2001 por la Legislatura de Texas para acelerar soluciones de transporte que resultaban esenciales para disminuir la congestión del tránsito y mejorar la calidad del aire, contribuyendo al mismo tiempo al crecimiento y el desarrollo ordenados y a mejorar la calidad de vida para los residentes actuales y futuros del Condado



de Denton, Texas. La Agencia fue autorizada por el 70 por ciento de los votantes del Condado de Denton en 2002 y fue financiada en 2003 por un impuesto específico sobre las ventas de las ciudades de Denton, Lewisville y Highland Village, completando su plan de servicio inicial en 2011. En 2012, la Agencia adoptó su plan de servicio actualizado que incluya mejoras en todo el sistema que se sumen a las inversiones iniciales y cubran las necesidades surgidas del crecimiento futuro. En marzo de 2012, la Agencia adoptó Estándares de Desempeño y Diseño en Todo el Sistema para guiar los cambios en el servicio, las inversiones de capital y las ampliaciones del sistema que se produzcan en el futuro.

El lanzamiento del tren A en junio de 2011 fue un hito muy importante y completó el plan de servicio inicial. El proyecto de \$320 millones financiado localmente se conecta con Dallas Area Rapid Transit (DART) y les ofrece a los residentes un servicio de viaje al trabajo ampliamente mejorado. Los pasajeros que viajan todos los días al trabajo tendrán una alternativa a la I-35E cuando su ampliación planificada se ponga en marcha este verano, y el tren A reducirá la congestión relacionada con la construcción.

El enfoque agresivo de la DCTA generó un aumento del 129 por ciento en la cantidad de pasajeros desde que comenzó su plan de servicio original en 2005. Las mejoras en el servicio de autobús y el lanzamiento del tren A han producido una cantidad de

pasajeros récord cada año desde 2008, con 2,9 millones de pasajeros que viajaron en 2012 y superando los 3 millones en 2013.

El nuevo plan de servicio de la Autoridad, el desarrollo del primer vagón de ferrocarril alternativo de Unidad diésel múltiple (DMU, por sus siglas en inglés), y la apertura reciente de instalaciones de operaciones y mantenimiento de autobuses de 22.000 pies cuadrados demuestran los esfuerzos coordinados de la DCTA para ampliar las oportunidades de transporte en el Condado de Denton e influir sobre la industria en el ámbito local, regional y nacional.

Descripción general del sistema

La DCTA ofrece servicios de transporte dentro del Condado de Denton County, un condado suburbano al norte del Condado de Dallas. La DCTA opera 21 rutas fijas, un servicio de respuesta a la demanda para el público en general, un sistema de tren suburbano de 21 millas, servicios de transporte en camioneta compartida y servicios de respuesta a la demanda/transporte para personas discapacitadas. Los 57 autobuses en hora pico, los 8 trenes en hora pico y los 196 empleados y empleados contratados de la DCTA brindan servicios a casi tres millones de pasajeros al año. El sistema de transporte presta servicios a tres instituciones de educación superior, se conecta con la red de transporte regional y brinda servicios a centros clave de empleo, atención médica e instituciones gubernamentales.

El tren A, la línea de ferrocarril suburbana de DCRTA funciona seis días a la semana excepto los días festivos y brinda servicios a seis estaciones de tren, incluida una estación compartida con DART. El tren A, que en promedio brinda servicios a unos 2000 pasajeros al día, funciona con frecuencias de 22 minutos durante el período pico y con frecuencias de dos horas en períodos no pico.

Servicios locales de ruta fija

La DCTA opera nueve rutas fijas en Denton y tres en Lewisville. Las rutas funcionan de lunes a sábados. Todas funcionan durante todo el año, excepto la Ruta 9 en Denton, una ruta principal de autobús entre el centro de tránsito y la Universidad de North Texas, que sólo funciona durante los semestres académicos de otoño y primavera. En Denton, las frecuencias varían dependiendo de la ruta pero son constantes durante todo el período de funcionamiento. En Lewisville, las rutas tienen una frecuencia de 30 a 35 minutos durante el período pico y una frecuencia de 90 minutos durante el período no pico.

Traslados al Campus

La DCTA cuenta con dos sistemas de traslado al campus, en asociación con la University of North Texas y el North Central Texas College. Ambos sistemas ofrecen conectividad con el sistema de autobús local de ruta fija y el tren A. El servicio de traslado de la UNT incluye 9 rutas que funcionan en Denton de lunes a viernes durante el año académico. Se ofrece servicio limitado los sábados y durante los recesos académicos de verano e invierno. El servicio de traslado del NCTC ofrece una ruta interciudad con paradas limitadas que brinda servicios a los dos campus. El servicio de traslado del NCTC sólo funciona cuando la universidad está funcionando. Ambos sistemas de traslado están abiertos al público en general, con el pago de una tarifa.

ADA/Servicio a pedido

La DCTA brinda un servicio conforme a la ADA/de transporte para discapacitados en Denton y Lewisville y un servicio a pedido para adultos mayores y discapacitados en response Denton, Lewisville y Highland Village. También hay un servicio a pedido disponible para el público en general la zona norte de Lewisville y Highland Village con conectividad a la estación del Tren A de Highland Village/Lewisville Lake.

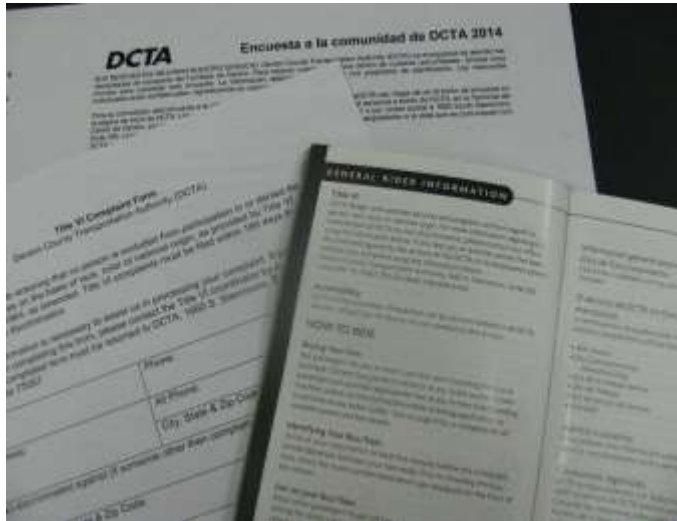
Viajes compartidos en camioneta (Vanpools)

La DCTA subsidia parcialmente el servicio de viajes compartidos en camioneta para grupos de 6 a 15 personas que van a su trabajo y cuyo viaje comienza o termina en el Condado de Denton.

II. REQUISITOS GENERALES

Aviso al público

Para que los pasajeros de la DCTA y el público en general conozcan el compromiso de la agencia para con el cumplimiento del Título VI y el derecho que tiene la comunidad de presentar una queja relacionada con los derechos civiles, la DCTA publica el siguiente documento en inglés y en español en su sitio web, y en su centro de tránsito y estaciones de trenes, como así también en su flota de autobuses. Hay una copia del aviso disponible en el



siguiente documento en inglés y en español en su sitio web, y en su centro de tránsito y estaciones de trenes, como así también en su flota de autobuses. Hay una copia del aviso disponible en el **Apéndice A: Información complementaria.**

Procedimientos para presentar una queja sobre discriminación

La DCTA ha establecido un proceso para que los pasajeros puedan presentar una queja conforme al Título VI. Toda persona que crea haber sido

discriminada por la DCTA o sus operadores contratados basándose en su raza, color o nacionalidad, puede presentar una queja conforme al Título VI completando y enviando el formulario de Queja del Título VI de la agencia, disponible en la oficina administrativa, en el establecimiento de transporte que la DCTA tiene en el centro de Denton o en nuestro sitio web www.dcta.net. Hay una copia disponible del formulario en el **Apéndice A: Información complementaria.**

La DCTA recomienda que las quejas se presenten inmediatamente. La DCTA investigará las quejas hasta 180 días luego del supuesto incidente. La DCTA procesará las quejas que estén completas. Una vez recibida la queja, la DCTA la analizará y el demandante recibirá una carta de recepción dentro de los 10 días hábiles posteriores, donde se le informa si la queja será investigada por la DCTA o no.

Las quejas pueden presentarse por escrito usando el formulario de queja del Título VI o verbalmente llamando por teléfono al 972-221-4600. Los formularios completos se envían por correspondencia a la Oficina Administrativa de la DCTA ubicada en 1660 South Stemmons, Suite 250 en Lewisville, TX 75067. Una persona también puede presentar una queja directamente en la Oficina de Derechos Civiles de FTA ubicada en 1200 New Jersey Avenue SE en Washington, DC 20590.

La DCTA tiene hasta 30 días para investigar la queja. Si necesita más información para resolver el caso, la DCTA puede contactarse con el demandante de la queja. El demandante tiene 30 días a partir de la fecha de la carta para enviar la información solicitada al investigador asignado al caso, o el caso será desestimado administrativamente. Un caso también puede ser desestimado administrativamente si el demandante ya no desea continuar con su caso.

El coordinador del Título VI de la DCTA realiza todas las investigaciones con la cooperación del Departamento de Recursos Humanos y el Consejo General. La investigación puede incluir debate/s sobre la queja con todas las partes afectadas para determinar el problema. El demandante de la queja y otras partes afectadas pueden contar con la representación de un abogado u otro representante de su elección y pueden llevar testigos y presentar testimonios y evidencia durante la investigación.

En base a toda la información recibida y descubierta durante la investigación, el Coordinador del Título VI escribirá un informe de la investigación para ser enviado al Presidente de la DCTA, quien tomará una decisión final.

Una vez tomada la determinación final, el demandante recibirá una carta donde se indica la decisión final. La carta podrá ser una carta de hallazgos o una carta de conclusión. Una carta de conclusión resume todas las acusaciones e indica que no hubo una infracción al Título VI y que el caso será cerrado. La carta de conclusión también incluirá información acerca del derecho que tiene el demandante de apelar la decisión dentro de los 10 días a partir de esa fecha. Una carta de hallazgo resume las acusaciones y entrevistas sobre el supuesto incidente, explica si habrá una acción disciplinaria, capacitación adicional del miembro del personal u otra acción y el derecho que tiene el demandante de apelar la decisión dentro de los 10 días a partir de esa fecha.

Si el demandante presenta simultáneamente una queja frente a la DCTA y a una organización externa, como el gobierno federal o estatal, la jurisdicción e investigación de la agencia externa prevalecerá por sobre los procedimientos de la DCTA y la investigación de la DCTA se suspenderá.

Demandas, quejas o inquietudes sobre discriminación

La DCTA mantiene una lista de investigaciones activas realizadas internamente o por agencias externas, incluyendo demandas y quejas que nombran a la DCTA y que suponen discriminación basada en la raza, color o nacionalidad. Esta lista incluye la fecha en la que la investigación, demanda o queja sobre transporte relacionada con el Título VI fue presentada, un resumen de la/s acusación/es, el estado de la investigación, demanda o queja y las medidas tomadas por la DCTA en respuesta a ello, o los hallazgos finales relacionados con la investigación, demanda o queja.

La DCTA no ha recibido ninguna queja relacionada con el Título VI durante el período de informe.

Plan de participación pública de la DCTA

Desde el último período de informe, las actividades de participación pública de la DCTA se han enfocado en proyectos de capital, programa anual de proyectos, modificaciones a las tarifas y al servicio y el desarrollo de del Plan a Largo Plazo de la Autoridad. No ha habido cambios considerables en el servicio durante este período de informe.

En conformidad con los principios y elementos del Plan de Participación Pública, estas actividades se han enfocado en crear oportunidades para comprometer a la comunidad y reunir



comentarios diversos para informar las iniciativas de planificación del transporte y el desarrollo de políticas de la junta.

Participación pública en proyectos capitales

Durante los últimos tres años, la DCTA ha tenido tres proyectos principales de capital: el Tren A, el establecimiento de funcionamiento y mantenimiento de autobuses, y las instalaciones para pasajeros/casetas de autobús.

La construcción del Tren A comenzó en 2009. Como este corredor pasaba por seis comunidades con áreas residenciales considerables, la DCTA tomó una postura fuerte en lo referente a las iniciativas de comunicación durante la construcción. La agencia organizó reuniones informativas trimestrales para la comunidad, reuniones informativas periódicas con los interesados, armó un sitio web específico del proyecto y ofreció alertas de construcción. Cuando hubo actividades específicas que pudieran impactar a un área específica, como horas extendidas de trabajo o cierres de calles, la DCTA desarrolló estrategias más específicas como envío de correo electrónico masivo, carteles para las puertas o correo directo. Se mantuvo una base de datos de más de 2500 residentes e interesados para brindarles actualizaciones periódicas.

El proceso ambiental finalizó en 2008. Este proceso identificó a las comunidades del Título VI y LEP (con dominio limitado del inglés) en el corredor. La DCTA desarrolló estrategias específicas para lograr la participación y educación de estos residentes. Se organizaron reuniones en centros de recreación, conjuntamente con asociaciones barriales, y la DCTA se comunicó periódicamente con la asociación ministerial local y el distrito escolar local. Se distribuyeron carteles para las puertas en inglés y en español. La DCTA también desarrolló una currícula para educar sobre la seguridad de los trenes en inglés y en español, para distribuirla en las escuelas adyacentes al corredor.

Se organizaron más de 300 reuniones públicas e informes para la comunidad durante las etapas ambiental y de construcción del proyecto. Además, la DCTA organizó más de 20 eventos públicos para más de 10.000 participantes.

El diseño del establecimiento de funcionamiento y mantenimiento de autobuses comenzó en 2009. Si bien el establecimiento estaba ubicado en un área industrial y recibía una exclusión categórica, la DCTA reconoció que una comunidad históricamente afroamericana, con una población cada vez mayor de hispanos rodeaba al área industrial y merecía un tratamiento especial. La DCTA trabajó de cerca con la comunidad a través de su asociación barrial, la oficina de planificación y desarrollo comunitario de la ciudad y la alianza ministerial para mitigar los impactos que la comunidad percibía como tales. Se organizaron reuniones periódicas para recabar opiniones sobre el diseño y debatir alternativas al proyecto. Los residentes fueron notificados de las reuniones a través de postales y del boletín de la asociación barrial. Se distribuyó información actualizada en mano, disponible en inglés y en español. Como resultado de la participación de la comunidad, la DCTA realizó ajustes en el diseño, incluyó una pared de mampostería e implementó mejoras en el proyecto para ofrecer barreras de vegetación en la parte residencial de la propiedad. Otras consideraciones incluyeron el tipo de iluminación elegida, el lugar de las áreas de mantenimiento y el aislamiento sonoro cerca del establecimiento de combustible y lavado. El establecimiento abrió en enero de 2014.

El programa de instalaciones para pasajeros/casetas de autobús fue debatido durante las reuniones periódicas públicas descritas debajo.

Reuniones públicas/casas abiertas

Si bien los proyectos indicados arriba justificaban estrategias específicas, la DCTA también organizó al menos dos rondas de reuniones públicas/casas abiertas cada año durante los últimos tres años. Estas reuniones públicas fueron organizadas en la primavera y el otoño para recabar información sobre cambios en el servicio y/o modificaciones a la tarifa. La DCTA también cubrió actualizaciones sobre proyectos de capital y debates sobre el programa anual de proyectos. Estas reuniones fueron organizadas en tres ciudades miembro, en lugares cerca de las rutas de transporte y a diversos horarios para maximizar la disponibilidad de los diversos participantes. También se recabaron comentarios sobre cambios en el servicio y modificaciones a las tarifas a través de formularios de comentarios, encuestas y redes sociales. La DCTA comunicó estas oportunidades de aportes a través de anuncios en periódicos tradicionales y a través de las redes sociales. Además, se dejaron volantes en los asientos de los vehículos, en inglés y en español.

Plan de servicio a largo plazo

En 2010, la DCTA comenzó a actualizar el Plan de Servicio a Largo Plazo de la Autoridad. La DCTA quería realizar un inventario integral de las necesidades de transporte en todo el Condado de Denton. La DCTA formó un comité directivo y organizó tres rondas de reuniones públicas y reuniones del comité directivo. Las reuniones públicas se organizaron en las partes oeste, central y este del condado para garantizar una diversidad geográfica. Se creó un sitio web del proyecto en inglés y en español. La DCTA realizó más de 20 entrevistas a participantes interesados y recabó opiniones de pasajeros y miembros de la comunidad a través de más de 500 encuestas. Se recolectaron encuestas personales sobre el sistema de transporte en lugares públicos como centros comerciales, en todo el condado. La DCTA también incluyó actualizaciones sobre esta iniciativa a través de sus métodos tradicionales de comunicación, como el sitio web de la agencia, las redes sociales y el buró de oradores.

Descripción general del Plan de Participación Pública

Principios clave

El Plan de Participación Pública de la DCTA ha sido preparado y aprobado por la Junta Directiva de la DCTA para garantizar que nadie quede excluido de participar en el proceso de planificación del servicio y desarrollo de la DCTA. Este plan garantiza que:

- La comunidad comprenda y esté al tanto del rol del transporte en la comunidad
- Los miembros de la comunidad potencialmente afectados tengan una oportunidad de participar en las decisiones sobre las actividades propuestas o la inversión que pudiera afectar a su ambiente, comunidad o su salud;
- La contribución del público puede y debe influenciar la toma de decisiones de la DCTA
- Las inquietudes de todos los participantes involucrados serán considerados en el proceso de toma de decisiones y;
- La DCTA buscará activamente y facilitará la participación de quienes resulten potencialmente afectados.

A través de un proceso público abierto, la DCTA ha desarrollado un programa que usa una variedad de técnicas para motivar y guiar la participación de la comunidad en los proyectos y mejorar el acceso al proceso de toma de decisiones de la DCTA a las minorías y poblaciones con un dominio limitado del idioma inglés (LEP). Este programa apunta a crear oportunidades para el diálogo con las comunidades afectadas, permitiendo que estas comunidades contribuyan e influyeran los servicios de la DCTA. El plan de participación pública describe el objetivo general y los métodos de alcance usados para llegar a los pasajeros e interesados.

Objetivos del plan

El plan de participación pública de la DCTA busca desarrollar un proceso de participación proactiva de la comunidad que brinde información completa, avisos públicos oportunos, acceso público total a las decisiones clave, lo cual respalda una participación oportuna y continua de la comunidad en el desarrollo de servicios y programas, modificando los servicios o programas y otros proyectos que pudieran tener impacto sobre la comunidad.

La DCTA usa diversos métodos de comunicación para lograr un nivel de información y comprensión de la comunidad sobre la agencia, sus funciones, programas e iniciativas específicas. Además, la DCTA busca comprometer a ciudadanos de diversas culturas, grupos socioeconómicos y niveles de ingreso, apuntando específicamente a los residentes generalmente menos favorecidos en la toma de decisiones sobre transporte.

A través de un análisis periódico y una medición del desempeño, la DCTA continúa mejorando sus métodos de participación pública a través del tiempo, basándose en las opiniones de los pasajeros y miembros de la comunidad, especialmente de bajos ingresos, minorías y poblaciones LEP, como así también de los clientes y organizaciones comunitarias.

Procedimientos de participación pública

Se buscarán los comentarios de ciudadanos e interesados de manera periódica y frecuente. Como mínimo, se desarrollarán planes de acción para la participación pública y los mismos se implementarán para lograr que la comunidad se involucre en el proceso de toma de decisiones durante:

- Un cambio grande en el servicio conforme a la política de Cambios importantes en el Servicio y las Tarifas
- Un aumento en la tarifa, un nuevo tipo de tarifa o un cambio significativo en el método de pago de la tarifa, conforme a la política de Cambios importantes en el Servicio y las Tarifas
- Hitos clave de implementación de un proyecto para los proyectos importantes de capital
- Programa Anual de Desarrollo de Proyectos y
- Planificación a largo plazo.

Si bien hay límites mínimos que requieren de la participación pública, la DCTA ha tenido un historial de participación activa de la comunidad para cambios menores en los horarios y los servicios. En la práctica, la autoridad organiza al menos dos instancias

cada año para debatir sobre futuros cambios en el servicio y los horarios, y sobre inversiones y prioridades anuales en el servicio.

La DCTA se asocia con otras agencias cuando es necesario. La DCTA anteriormente ha usado el plan de participación pública y el proceso adoptado por el North Central Texas Council of Government para cumplir con los requisitos de presentación de Programa Anual de Proyectos de la agencia. Los avisos del Programa de Mejora al Transporte Regional cumplen con los requisitos de aviso de los requisitos del programa de proyectos de FTA

El personal de la DCTA analiza todos los comentarios de la comunidad que recibe. A todos los comentarios se les da una consideración detallada y cuidadosa. Los comentarios se incorporan a los cambios e iniciativas planificadas, siempre que sea posible. Debido a que hay muchas opciones para que la comunidad envíe sus comentarios, todos los comentarios públicos son integrados y se entregan a la Junta Directiva de la DCTA antes de considerar y adoptar un cambio importante en el servicio o un aumento en la tarifa. Un ejemplo de un Informe de la Junta de Participación Pública se incluye en el **Apéndice A: Información complementaria**.

Medidas de desempeño

La DCTA periódicamente revisa y refina el proceso de participación pública para garantizar que los objetivos del plan se logren. Luego de cada iniciativa, el personal de la DCTA revisa e informa a la Junta Directiva de la DCTA la medición de la efectividad del plan.

Las mediciones incluyen, entre otras:

- Si la comunidad sabía que había una oportunidad de participar
- Si la comunidad tenía acceso a recursos adecuados y a información para permitir una participación significativa
- Cuántos comentarios se recibieron
- Qué tan relevantes fueron los comentarios recibidos
- Cuántas personas participaron en las reuniones
- Qué tipo de cobertura periodística tuvo la iniciativa
- Qué tipos de métodos de alcance se usaron
- Si los métodos de alcance llegaron a la audiencia deseada
- Cómo los comentarios de la comunidad contribuyeron a la decisión final
- Si se solicitó asistencia para la traducción de idiomas y
- ¿Qué se podría haber hecho de otra manera para lograr un mejor resultado?

Métodos de comunicación y participación

Los métodos y actividades de participación pública de la DCTA necesitan personalizarse para tener eficacia en distintos públicos y grupos específicos. Los procesos y métodos continuarán evolucionando a medida que se desarrollen nuevas oportunidades para ampliar el alcance más allá de los métodos tradicionales. El Gerente

de marketing y Comunicaciones determinará cuáles serán los métodos más adecuados en base a los métodos más comúnmente usados por los grupos específicos y desarrollar un plan de acción en base al resultado deseado, la comunidad afectada y los objetivos de cada iniciativa.

Si bien existen variaciones a cada proceso, hay métodos constantes y garantías para que la comunidad siempre reciba un aviso oportuno y tenga la oportunidad adecuada de brindar su opinión para decisiones clave:

- Cuando se organiza una reunión pública fuera de las reuniones programadas periódicamente por la DCTA, como las reuniones de Junta o de Comité, la comunidad deberá recibir un aviso de al menos dos semanas de anticipación. Los avisos públicos acerca de los cambios propuestos y que solicitan la participación pública se colocarán en todos los vehículos de la DCTA y estarán disponibles en inglés y en español, y también se enviarán a todos los medios locales.
- Cuando se busca la participación pública, la comunidad tendrá al menos 30 días para brindar sus comentarios. Esto no sustituirá a ningún programa estatal o federal o estudios que necesiten de períodos de comentarios más largos.
- Las reuniones se organizarán en horarios que sean más convenientes para la comunidad y los pasajeros y en lugares a los cuales pueda llegarse por transporte público.

La DCTA reconoce que el formato de reunión tradicional no funciona para todos. Como resultado de ello, la DCTA generalmente varía las oportunidades para brindar comentarios de modo de incluir una o más de las siguientes opciones: interacción uno a uno, encuestas, líneas telefónicas directas, casas abiertas y reuniones con presentaciones formales. Las presentaciones también se colocan en el sitio web luego de las reuniones para permitir comentarios adicionales.

Medios de comunicación

La DCTA reconoce el rol importante que juegan los medios para desarrollar y mantener una relación con la comunidad. Los medios se utilizan cada vez que sea posible para brindar publicidad sobre eventos e iniciativas importantes y para brindar información clave a la comunidad. Se mantiene una base de datos de medios de comunicación, que incluye a medios impresos, de TV y radio, asegurando la diseminación eficiente y rápida de la información. La DCTA también realiza un esfuerzo coordinado para involucrar a los medios que llegan a distintos sectores de la población.

La DCTA también usa una variedad de otros medios para brindar información acerca de distintas iniciativas y próximas oportunidades de participación para el público, así como para ofrecer un método para reunir comentarios y/o mantener el diálogo. Allí donde se indique, la información se suministra en inglés y en español.

- Medios impresos: la DCTA usa los periódicos comunitarios dentro de su área de servicio.
- Aire libre: la DCTA usa tableros electrónicos suministrados por las ciudades a las que presta servicios y publica avisos en inglés y en español en autobuses y trenes, en tableros de anuncios de la comunidad y en las instalaciones de transporte.

- Sitio web: El completo sitio web de la DCTA contiene un calendario de eventos e información sobre las próximas iniciativas.
- Alertas para pasajeros: la DCTA cuenta con más de 1.000 usuarios suscriptos a las alertas para pasajeros por correo electrónico. Estas alertas brindan información acerca de las oportunidades de opinión del público, próximos cambios en el servicio e impactos del servicio.
- WordPress: la DCTA cuenta con un Blog TransitTalk que ofrece información sobre las próximas iniciativas e incluye una oportunidad de realizar comentarios a través del blog.
- GoRequest: GoRequest es un sistema de envío de comentarios en línea que incluye una aplicación móvil de Apple/Android y un formulario de envío basado en un sitio web. Go Request es utilizado por los clientes y por el personal de atención al cliente de la DCTA para realizar comentarios y hacer un seguimiento de los mismos, así como para monitorear las respuestas y los pedidos de servicios.
- Redes sociales: la DCTA usa Twitter, Facebook, YouTube y Foursquare para comunicarse y conversar con los clientes. La DCTA tiene 1.938 amigos en Facebook y 1.440 seguidores en Twitter.
- DentonRadio.com: la DCTA tiene un programa de radio mensual donde se habla acerca de las iniciativas de servicio y las próximas actividades.
- En algunas flotas se encuentran disponibles mensajes de audio en la Terminal y a bordo y un sistema de megafonía (en inglés y en español).
- Pantallas de TV en el Centro de Tránsito (en inglés y en español) exhiben información para el pasajero, alertas para pasajeros y temas de interés para la comunidad.
- Cuando corresponde, se usa el correo directo a asociados y partes interesadas de la comunidad (en inglés y en español).
- Buró de oradores: el personal y la junta de la DCTA solicitan oportunidades para hablar en nombre de la organización a las partes interesadas y grupos civiles.
- Sesiones informativas y actividades abiertas al público en general: como mínimo, la DCTA organiza dos rondas de tres reuniones públicas/ actividades abiertas al público cada año.
- Eventos comunitarios: la DCTA arma un puesto para dar a conocer sus servicios en eventos comunitarios clave
- Audiencias públicas: la DCTA organiza anualmente una audiencia pública para pedir opiniones a la comunidad durante el proceso de desarrollo del presupuesto
- Avisos legales: la DCTA usa avisos legales según sea necesario para promocionar la participación pública, y las oportunidades de empleo y negocios.

Los ejemplos de los diversos medios usados para promover la participación del público se incluyen en el **Apéndice A: Información complementaria**.

Relaciones con la comunidad

La DCTA establece relaciones con interesados y grupos comunitarios clave en toda la región, para ayudar en el proceso de participación pública de la autoridad y su servicio relacionado con los clientes del Título VI, incluyendo a aquellas personas con dominio limitado del idioma inglés. Estas relaciones apuntan a beneficiar el proceso de participación pública a través de:

- Aumentar el conocimiento público sobre el rol que juega el transporte público en su comunidad
- Crear y mantener un diálogo abierto con la comunidad
- Garantizar una disseminación eficiente y oportuna de la información y
- Ayudar a la DCTA a identificar y comprender la demografía de los grupos de pasajeros de la DCTA y los potenciales grupos de pasajeros.

La DCTA mantiene una base de datos de la comunidad que incluye a funcionarios electos, grupos de vecinos, grupos de acción cívica, grupos minoritarios, cámaras de comercio, agencias de servicio social, municipalidades y otros grupos basados en sus esferas de influencia en la comunidad. Para agregar a una organización comunitaria o una persona a la base de datos contáctese con el personal de Marketing y Comunicación al 972-221-4600 o escriba un correo electrónico a info@dcta.net.

Equipos Asesores de Ciudadanos

Otro método de motivar el diálogo frecuente y a veces específico en la comunidad es a través de la creación de Equipos Asesores de Ciudadanos. Las reuniones periódicas con los miembros de estos equipos crean foros abiertos para intercambiar información entre la DCTA, sus pasajeros y la comunidad sobre cuestiones relacionadas con el transporte.

La membresía está abierta a cualquier persona de la comunidad en general. Las solicitudes están disponibles en línea, en las oficinas administrativas y en el centro de tránsito. Si bien la membresía siempre está abierta, la DCTA realiza una llamada anual en inglés y en español para promover la participación de grupos diversos. La participación actualmente incluye a pasajeros, defensores del transporte público y representantes de las universidades locales y organizaciones de servicio social.

Se realizan dos reuniones en Lewisville y Denton cada dos meses.

Plan para personas con dominio limitado del idioma inglés

El Plan para personas con dominio limitado del idioma inglés de la DCTA aborda las responsabilidades de la agencia en tanto receptor de asistencia financiera federal para cubrir las necesidades de personas con un dominio limitado del idioma inglés. La Orden ejecutiva 13166, titulada Mejorar el acceso al servicio para las personas con dominio limitado del idioma inglés, indica que la diferencia en el tratamiento basada en la imposibilidad de una persona de hablar, leer, escribir o comprender el inglés es un tipo de discriminación por nacionalidad. Esta orden se aplica a todas las agencias estatales y locales que reciben fondos federales, incluida la DCTA, que recibe asistencia federal a través del Departamento de Transporte de los EE.UU., que incluye a la Administración Federal de Tránsito, la Administración Federal de Ferrocarriles y la Administración Federal de Autopistas.

La DCTA ha desarrollado este Plan para personas con dominio limitado del idioma inglés como parte de su programa del Título VI para ayudar a identificar medidas razonables para brindar asistencia con el idioma a personas con dominio limitado del idioma inglés [LEP, por sus siglas en inglés] que deseen acceder a los servicios provistos por la autoridad de transporte. Según la definición en la Orden ejecutiva 13166, la personas LEP son aquellas cuyo idioma principal no es el inglés y que poseen una habilidad limitada para leer, hablar, escribir o comprender el inglés.

Para garantizar un acceso significativo a los programas y las actividades, la DCTA usa la información obtenida en un Análisis de cuatro factores para determinar los servicios de idioma específicos que son adecuados y los métodos apropiados a aplicar con las personas con dominio limitado del inglés. Este análisis ayuda a que la DCTA determine si se comunica de manera efectiva con las personas LEP e informa la planificación del acceso al idioma y el desarrollo de información del pasajero.

El Análisis de cuatro factores es una evaluación local definida por el DOT de los EE.UU. que toma en cuenta:

1. La cantidad o proporción de personas LEP elegibles para ser atendidas o que probablemente sean encontradas por la DCTA ;
2. La frecuencia con la que las personas LEP se contactan con los servicios y programas de la DCTA ;
3. La naturaleza e importancia de los servicios y programas de la DCTA en las vidas de las personas; y
4. Los recursos disponibles para la DCTA para llegar a las personas LEP, así como los costos asociados con dicho alcance.

A los fines de este plan, los grupos de personas LEP estadísticamente significativos se definen como personas con el mismo idioma principal, que comprenden el 2% o más del área de servicio de la DCTA, que poseen un dominio limitado del idioma inglés. Además, de acuerdo con las disposiciones de protección legal, la DCTA ofrece la traducción escrita de documentos esenciales a cada grupo de personas LEP elegible que representa el 5% o 1.000 personas, lo que sea menor, de la población total atendida o que probablemente sea encontrada o afectada. A partir del análisis de cuatro factores que se describe más exhaustivamente debajo, la DCTA ha identificado a los hispanohablantes como un grupo de población elegible en toda el área de servicio y a personas que hablan el birmano en el área de servicio de Lewisville, TX.

Factor 1: la cantidad y proporción de personas LEP a las que se les presta servicio o que se encuentran en la población de servicio elegible.

El primer paso para determinar los componentes correctos del programa de asistencia con el idioma es comprender la proporción de personas LEP que pueden utilizar los servicios de la DCTA, sus habilidades de lecto-escritura en inglés y su idioma nativo, la ubicación de sus comunidades y vecindarios y si hay alguna persona a la cual no se le presta servicio como resultado de una barrera idiomática.

La autoridad de la DCTA está principalmente definida por los límites del Condado de Denton, aunque sus servicios se concentran dentro de las ciudades de Denton, Lewisville y Highland Village dentro del área urbanizada de Denton/Lewisville. Se brinda un servicio limitado de transporte al campus en Flower Mound y Corinth. El tren A tiene una estación Terminal en Carrollton que se conecta con el transporte rápido del área de Dallas. Texas tiene una comunidad hispana cada vez más grande y el Condado de Denton y el área de servicio de la DCTA están yendo por el mismo camino.

- Revisemos los datos del censo de EE.UU.: una revisión de los datos de la Encuesta de Comunidades Estadounidenses de 2007-2011 identificó una representación estadísticamente significativa de personas de habla hispana que no hablaban muy bien inglés o bien que estaban aisladas desde el punto de vista lingüístico. La tabla de abajo contiene los datos del censo sobre el dominio del inglés en el área de servicio de la DCTA. El grupo más grande de personas con dominio limitado del inglés hablan español. Las ciudades de Denton y Lewisville tienen la mayor población de personas con dominio limitado del idioma inglés.

Tabla 1: Porcentajes LEP dentro del área de servicio de la DCTA

Geografía	Habla español, no habla muy bien inglés	Habla otro idioma indoeuropeo, no habla muy bien inglés	Habla idiomas de asiáticos e isleños del Pacífico, no habla muy bien inglés	Habla otros idiomas, no habla muy bien inglés
Condado de Denton	5.9%	0.7%	1.8%	0.1%
Corinth	1.8%	0.5%	0.8%	<0.0%
Denton	7.3%	0.3%	1.1%	0.1%
Flower Mound	1.1%	0.3%	1.5%	0.1%
Highland	1.5%	0.7%	0.1%	0.0%
Lewisville	13.3%	1.1%	2.6%	0.1%

Fuente: Oficina del Censo de EE.UU. Cálculos a 5 años de la Encuesta de Comunidades Estadounidenses 2007-2011, Tabla B16004.

Nota: las geografías del censo son proporcionales a las del Censo 2010.

- Análisis de los datos de la encuesta de la DCTA: la DCTA realiza una encuesta semestralmente a sus clientes para medir el desempeño del sistema, recabar opiniones sobre las iniciativas y prioridades del servicio y comprender la demografía de sus clientes. En los datos de las encuestas de 2011 y 2013, los clientes de la DCTA hablaban predominantemente inglés y español. Un 3% de los clientes en 2011 y un 5% de los clientes en 2013 indicaron que el español era el idioma principal hablado en su hogar.
- Evaluación de experiencias previas: las charlas con operadores de transporte de la DCTA, representantes de atención al cliente y el call center confirmaron encuentros constantes con personas de habla hispana que tienen dominio limitado o nulo del inglés. En la mayoría de los casos, la información solicitada se relacionaba con rutas, horarios, conexiones con otros sistemas de transporte, destinos clave (tiendas, centros médicos, servicios sociales y empleadores) e información sobre tarifas.

Los debates con nuestras ciudades asociadas, los distritos escolares locales y otros interesados revelaron que sus datos y experiencias indicaban una necesidad de brindar a los hispanohablantes información en su idioma nativo. Sabiendo esta situación, la DCTA trabajó con la Cámara de Comercio Hispana, los distritos escolares locales, Texas Workforce Commission y las agencias de servicio social para garantizar que se pudieran satisfacer las necesidades de estas personas, especialmente de aquellas con dominio limitado del inglés.

Los debates con Catholic Charities en Lewisville indicaron otro dato demográfico además de los hispanohablantes que cumple con los requisitos mínimos de protección legal. Se han reubicado más de 3.500 refugiados chinos en Lewisville con la ayuda de Catholic Charities. Si bien representan una parte pequeña de la población de Lewisville, la mayoría de estas personas no tiene automóvil y es muy probable que use el transporte público. La DCTA trabaja estrechamente con Catholic Charities en la capacitación sobre transporte y asistencia para viajar. Si

bien Catholic Charities ha brindado servicios de traducción anteriormente, la DCTA se encargó de las responsabilidades de traducir documentos importantes en 2014. Los documentos importantes para estos fines incluyen Guías de Rutas de conexión de Lewisville, horarios del Tren A, Aviso del Título VI y el Formulario y los Procedimientos de Queja del Título VI.

- Análisis de la información demográfica regional: un análisis de las tendencias demográficas regionales ofrecida por el North Central Texas Council of Governments también confirmó la migración de personas hispanohablantes en el área. Este grupo es el de mayor crecimiento en el Condado de Denton y en la región del norte de Texas.

El análisis realizado sobre el Factor 1 claramente indica la necesidad de contar con servicios de idiomas en español en toda el área de servicio y en birmano en Lewisville. También es útil saber dónde residen las poblaciones con dominio limitado del idioma inglés.

Factor 2: La frecuencia con la cual las personas LEP entran en contacto con programas, actividades y servicios la DCTA

Hay una gran cantidad de lugares en los que los pasajeros de la DCTA y los miembros de la población LEP pueden entrar en contacto con los servicios de la DCTA. Una parte importante del desarrollo del Plan de Acceso al Idioma de la DCTA es evaluar los puntos principales de contacto.

Las charlas con operadores de transporte de la DCTA, representantes de atención al cliente y el call center confirmaron encuentros constantes con personas de habla hispana que tienen dominio limitado o nulo del inglés. Estas personas son usuarios frecuentes de los servicios de ruta fija y de respuesta a la demanda. Si bien las interacciones con otras personas que están aisladas desde el punto de vista lingüístico pero que no hablan español son limitadas, hay casos raros de estas situaciones. Los dialectos de África, Asia y el Medio Oriente son las situaciones más predominantes.

La DCTA realiza debates periódicos y brinda oportunidades de participación en los establecimientos de la DCTA y otros lugares públicos durante los cambios de servicio o bien para reunir opiniones sobre la entrega de servicios. Durante estas interacciones con los pasajeros y miembros de la comunidad, el personal de la DCTA periódicamente observa que una parte significativa de las personas que esperan los autobuses son hispanas y hablan poco o nada de inglés. Hay personal hispanohablante disponible para reunir opiniones de estas personas.

En base al Factor 2 y a las charlas descritas, no se identificaron otros idiomas o grupos de población como un grupo de participación elegible.

Factor 3: La importancia de las personas LEP en los programas, actividades y servicios de la DCTA

El acceso a los servicios provistos por la DCTA, tanto de los servicios de ruta fija como de respuesta a la demanda, es fundamental para las vidas de muchas personas del área. Muchos dependen de los servicios de ruta fija de la DCTA para acceder a su trabajo, educación o servicios sociales esenciales. Debido a la naturaleza fundamental

de estos servicios provistos por la DCTA, la DCTA necesita hacer todo lo posible para garantizar que el idioma no sea una barrera para acceder al sistema.

Como el área de servicio de la DCTA es de una naturaleza diversa, la falta de transporte personal de la población Chin en Lewisville y la población hispana cada vez mayor en todo el norte de Texas, todos los servicios de la DCTA son considerablemente importantes. Esta necesidad se confirma a través de la observación y las encuestas realizada a bordo y en los establecimientos de transporte de la DCTA y en la consulta con organizaciones de servicio comunitario. Por ejemplo, nuestra relación con Catholic Charities nos ha permitido comprender mejor las necesidades de viaje de la población Chin y saber que sus necesidades de viaje están ubicadas en Lewisville.

la DCTA ha determinado que estos servicios a menudo son el principal medio de transporte de poblaciones con dominio limitado del inglés. La información fundamental que puede afectar el acceso al transporte incluye información sobre rutas y horarios, información sobre tarifas y pagos, información y aplicación del servicio de respuesta a la demanda, formularios de queja y felicitación, código de conducta del sistema e información de emergencia, y anuncios automáticos.

En base al análisis del Factor 3, los hispanohablantes fueron la única población LEP identificada.

Factor 4: Los recursos disponibles para la DCTA y los costos

La DCTA evaluó sus recursos que se usan brindar asistencia a LEP, incluido el costo de traducir e imprimir materiales adicionales, e identificar materiales e información que necesita estar disponible inmediatamente en otros idiomas. También se consideró la cantidad de capacitación necesaria del personal y de operadores de vehículos.

Debido a que nuestra agencia es pequeña y cuenta con recursos limitados, la DCTA ha colaborado con organizaciones comunitarias y agencias de servicio social para brindar ayuda. Estas agencias incluyen el Distrito Escolar Independiente de Lewisville, el Distrito Escolar Independiente de Denton, el Distrito Escolar Independiente de Independent Carrollton/Farmers Branco, el Distrito Escolar Independiente de Lake Dallas, la Universidad del Norte de Texas, la Universidad de la Mujer de Texas, North Central Texas College, la Cámara de Comercio Hispana de Denton, el Ejército de Salvación, la ciudad de Denton, la ciudad de Lewisville, la ciudad de Highland Village, la Iglesia Católica de la Inmaculada Concepción, Catholic Charities, Serve Denton, REACH de Denton, la Asociación Barrial del Sureste de Denton, Christian Community Action y Our Daily Bread.

Estas organizaciones ayudan a distribuir la información impresa, a traducir la información relevante, a brindar capacitación sobre cómo viajar y a identificar la participación conjunta en oportunidades educativas y de alcance para mejorar el acceso para personas LEP.

Cada año, la DCTA revisa sus gastos y presupuestos para traducción para el siguiente año fiscal. Se gastan aproximadamente \$2000 al año en servicios externos de traducción, con trabajo adicional provisto por el personal bilingüe. La DCTA incluye secciones traducidas dentro de los materiales impresos existentes para minimizar los costos de impresión.

Programas y actividades LEP

Luego del análisis del Factor Cuatro, la DCTA concluyó que, además de brindar materiales de comunicación en español y documentos vitales en birmano, hay una necesidad de servicios adicionales para ayudar a otras poblaciones LEP en la región.

Como resultado de ello, el Programa LEP de la DCTA describe cómo identificar a una persona que pudiera necesitar ayuda en su idioma, las formas en las cuales podría brindarse asistencia, la capacitación del personal que podría necesitarse y cómo notificar a las personas LEP que hay asistencia disponible. Los métodos para determinar la necesidad de asistencia incluyen:

- Evaluación de registros para ver si se han recibido solicitudes de ayuda anteriormente, ya sea en reuniones o por teléfono, para determinar si podría necesitarse asistencia en idiomas en eventos futuros.
- Tener una mesa de recepción en todos los eventos patrocinados por la DCTA para que el personal reciba a los participantes al llegar. Al incluir informalmente a los participantes en la conversación, es posible comprender cuál es la capacidad de hablar y entender inglés que tiene cada persona.
- Las personas que se identifican a sí mismas como personas que no dominan el inglés, no podrán incluidas para recibir asistencia de traducción en el evento, pero ayudarán a la DCTA a identificar las necesidades de asistencia en materia de idiomas en eventos futuros. Se ofrecerán oportunidades de participación a aquellas personas, ya sea a través de una llamada telefónica con un intérprete o través de comunicaciones escritas en su idioma nativo.
- Tener tarjetas de identificación de idioma en todos los vehículos de transporte para ayudar a los operadores a identificar las necesidades de asistencia en materia de idiomas que tiene cada pasajero. Si se encuentran con personas con estas necesidades, los operadores de vehículos deberán tratar de obtener información de contacto para dársela al gerente del sistema de transporte para su posterior seguimiento.
- Reclutar activamente a empleados bilingües.
- Los despachadores y encargados de los horarios también tendrán instrucciones de obtener información de contacto de las personas LEP si las encuentran, ya sea personalmente o por teléfono.
- Las tarjetas de identificación de idiomas estarán disponibles en el Centro de Tránsito de Denton y en la recepción de la oficina principal. Será especialmente importante que los representantes de atención al cliente tengan estas tarjetas disponibles, ya que la estación presta servicio al sistema de tránsito local y a la red de tren regional.
- Creación de una página web que brinde información sobre los servicios de asistencia en idiomas de la DCTA (en proceso).

Medidas de asistencia en idiomas

Las personas que hablan español y birmano con dominio limitado del inglés han sido identificadas como poblaciones estadísticamente significativas que requieren del acceso

a información vital en sus idiomas nativos. la DCTA brindará las siguientes medidas para garantizar el acceso a estas personas y a otras personas con dominio limitado del inglés:

- Hay tarjetas de identificación de idiomas disponibles en todo momento en vehículos de la DCTA, en el Centro de Tránsito del centro de Denton, y en las oficinas administrativas del sistema de transporte donde se venden boletos o se distribuye información.
- La política de la DCTA del Título VI, el Formulario de Queja y el Plan para personas con dominio limitado del inglés se encuentra publicado en el sitio web de la agencia, www.dcta.net.
- La DCTA publica una versión traducida del aviso para beneficiarios, junto con la versión en inglés en todos los vehículos de la DCTA.
- La DCTA brinda traducciones de los materiales impresos, incluyendo horarios del servicio, mapas u otra información necesaria para ayudar a utilizar efectivamente los servicios de la DCTA u oportunidades para comentar sobre los programas y servicios de la DCTA
- La DCTA brinda medios razonables para que una persona solicite información pública, comente sobre los programas o servicios de la DCTA durante el proceso de participación pública o presente una queja frente a la DCTA sobre los servicios o programas.
- La DCTA hace todo lo posible por contratar personal operativo, representantes de operación al cliente y operadores que sean bilingües.
- Cuando se necesite un intérprete, ya sea en persona o por teléfono, el personal tratará de determinar qué idioma se necesita y de acceder a los servicios de asistencia en idiomas a través de universidades y facultades locales, agencias de servicio social o a través de www.language.com.
- Cuando el personal prepare un documento o programe una reunión en la cual se espera que la población de destino incluya a personas LEP, los documentos, avisos de la reunión, volantes y agendas se imprimen en un idioma alternativo en base a la población LEP conocida. Históricamente, la DCTA ha brindado materiales de las reuniones públicas en español para las reuniones organizadas en Denton y Lewisville.

Capacitación del personal

Se brinda la siguiente capacitación al personal de la DCTA, los contratistas de operaciones de la DCTA y la Junta Directiva de la DCTA:

- Información sobre la Política del Título VI de la DCTA y responsabilidades de LEP
- Descripción de los servicios de asistencia en idiomas que se ofrecen a la comunidad
- Descripción de agencias y recursos que pueden ayudar a la DCTA a brindar servicios a poblaciones especiales, incluyendo aquellas personas con dominio limitado del inglés
- Uso de tarjetas de identificación del idioma

- Documentación de solicitudes de asistencia en idiomas
- Uso de servicios de language line y
- Cómo manejar una potencial queja de Título VI/LEP.

Monitoreo y actualización del plan

El Departamento de Marketing y Comunicaciones, conjuntamente con el personal de Planificación y Operaciones monitoreará la efectividad de este plan. El monitoreo incluye revisiones anuales de los datos del censo en coordinación con NCTCOG para ver si existen patrones cambiantes en las poblaciones LEP, colaboración continua con asociados regionales y grupos de la comunidad, y evaluaciones posteriores a eventos. Además, el personal seguirá buscando nuevas oportunidades a través de los medios de comunicación para ofrecer información accesible y efectiva sobre los viajes en diversos idiomas.

Las actualizaciones incluirán a las siguientes:

- La cantidad de contactos documentados de personas LEP encontrados anualmente;
- Cómo se han tratado las necesidades de las personas LEP;
- Determinación de documentos apropiados para su traducción;
- Determinación de las poblaciones actuales de personas LEP y de protección legal en el área de servicio;
- Determinar si ha cambiado la necesidad de servicios de traducción;
- Determinar si los programas de asistencia en el idioma local han sido efectivos y suficientes para cubrir la necesidad;
- Determinar si los recursos financieros del sistema de transporte son suficientes para financiar los recursos de asistencia en idiomas necesarios
- Determinar si la DCTA ha cumplido en su totalidad con los objetivos de este Plan LEP y
- Determinar si se han recibido quejas en relación con la incapacidad de la agencia para satisfacer las necesidades de las personas LEP.

Distribución del Plan LEP de la DCTA

Se incluye un enlace al plan de la DCTA en el sitio web de la DCTA , www.dcta.net, debajo de la sección Resources.

Cualquier persona o agencia que tenga acceso a Internet podrá acceder y descargar el plan desde el sitio web de la DCTA. Alternativamente, cualquier persona o agencia puede solicitar una copia del plan por teléfono, fax, correo o personalmente, y se le proveerá una copia del plan sin costo. Las personas LEP pueden pedir copias del plan traducidas, las cuales la DCTA proveerá siempre que sea posible.

Cualquier pregunta o comentario sobre el plan LEP puede enviarse al Presidente o Director Operativo de la DCTA .

Descripción general de los comités de Planificación, Asesor y Encargados de la creación de políticas

Además de la Junta Directiva, la DCTA tiene cinco comités, uno de los cuales es el Comité Asesor de Ciudadanos (CAC) compuesto por miembros no elegidos de la comunidad en general

Las tareas de la Junta y de cada comité se resumen debajo.

Junta Directiva

La DCTA está gobernada por una junta de 14 miembros asignados por las entidades respectivas (municipalidades o tribunal del comisionado del condado). En las grandes ciudades, ciudades pequeñas y los miembros en general cumplen con períodos de dos años. Actualmente hay un puesto vacante en la junta. No hay ningún puesto asignado directamente por la DCTA. El Código de Transporte de Texas 460 [Sección 460.202] describe la elegibilidad para participar en la junta. Para ser elegible para ser asignado, una persona debe: (i) tener experiencia profesional en el campo del transporte, negocios, gobierno, ingeniería o derecho; y (ii) residir: (A) dentro del territorio de la Autoridad; o (B) fuera del territorio de la autoridad en una municipalidad que esté ubicada parcialmente en el territorio de la Autoridad.

Comités de la Junta

Conforme a los estatutos, el Presidente de la Junta designa a los miembros de la junta a diversos comités. La DCTA tiene cuatro comités activos: Ejecutivo, de Finanzas, Servicios de Programas y Comités Legislativos. Estos comités no tienen autoridad para actuar en nombre de la agencia. Estos comités reportan sus discusiones o recomendaciones, luego de reunirse, en la siguiente reunión de la Junta Directiva. El Comité Ejecutivo se reúne una vez por mes, y todos los demás comités se reúnen conforme a la necesidad.

Equipo Asesor de Ciudadanos

El Equipo Asesor de Ciudadanos ofrece un foro de intercambio de información entre el personal de la DCTA, sus pasajeros y los miembros de la comunidad sobre temas relacionados con el transporte. Si bien el Equipo Asesor de Ciudadanos no está autorizado a tomar decisiones, este equipo de ciudadanos voluntarios tiene la capacidad para influenciar decisiones, interactuar más estrechamente con la Junta de la DCTA y el personal para participar más detalladamente en el proceso. La participación es voluntaria y los ciudadanos deben residir en el área local. El equipo actual está compuesto por usuarios y no usuarios del sistema de transporte de la DCTA como así también por ciudadanos interesados que buscan formas de mejorar las opciones de transporte público disponibles en el Condado de Denton. Estos residentes representan un amplio rango de intereses, como transporte público, mejora de la comunidad, problemas ambientales, desarrollo económico y cuestiones relacionadas con ancianos y discapacitados.

Iniciativas de la DCTA para la participación de minorías

la DCTA reconoce la importancia de la participación diversa en sus organismos de planificación, consultoría y elaboración de políticas. Si bien la DCTA no asigna directamente miembros para su Junta Directiva, la DCTA continuará motivando a las entidades a considerar la diversidad en su proceso de selección. la DCTA continuará solicitando activamente la participación en su Comité Asesor de Ciudadanos y aumentará sus esfuerzos por comprometer a las minorías, las poblaciones de bajos

ingresos y las personas LEP. Además, la DCTA ocasionalmente forma grupos de trabajo ad-hoc para ayudar en la planificación de proyectos. La DCTA garantiza que los grupos de trabajo reflejen adecuadamente la comunidad diversa. Por ejemplo, cuando la DCTA estaba desarrollando un proyecto de mejora en un barrio que era principalmente afro-americano, la DCTA formó un grupo asesor que ayudó a desarrollar los planes para las mejoras. El grupo asesor incluía a tres residentes afro-americanos del vecindario, tres miembros de la Ciudad de Denton, un representante de la Comisión Histórica y dos miembros de la DCTA .

Tabla 2: Detalle de los organismos de planificación, consultoría y elaboración de políticas, por raza

Organismo	Caucásico	Latino	Afro americano	Asiático americano	Americano nativo
Junta Directiva	13	0	0	0	0
Equipo Asesor de Ciudadanos	13*	1	0	0	0

Cumplimiento del sub-receptor

La DCTA no tiene ningún sub-receptor.

III. REQUISITOS ADICIONALES PARA PROVEEDORES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE

Estándares y políticas de servicio

Durante la revisión y actualización del Plan de Transporte a Largo Plazo de la DCTA, la DCTA también revisó y actualizó su conjunto de estándares y políticas de servicio cuantificables. Estas políticas fueron debatidas con la comunidad durante la primavera y el otoño del año 2011 y fueron adoptadas por la Junta Directiva de la DCTA el 22 de marzo de 2012. Se incluye una copia de los Estándares de Desempeño y Diseño del Servicio y el acta del debate y aprobación de la Junta Directiva de la DCTA en el **Apéndice A: Información complementaria**.

Estos estándares y políticas brindan un marco para guiar las decisiones a través de las cuales se crean, amplían y evalúan los servicios. Al ofrecer un conjunto de estándares de desempeño definidos, el personal de la DCTA y la Junta tendrán una orientación constante para asignar, priorizar e implementar los servicios.

Estos estándares de desempeño y diseño del servicio incluyen:

- Clasificación de rutas
- Alcances deseados del servicio
- Frecuencia de servicio mínima deseada
- Estándares mínimos de funcionamiento deseado de rutas
- Puntos de referencia de desempeño
- Orientación para el diseño del servicio de ruta fija
- Medidas y estándares del servicio de respuesta a la demanda
- Preferencias de diseño de la comunidad
- Colocación de paradas de autobús
- Colocación de casetas y bancos para esperar autobuses



Monitoreo del nivel y la calidad del servicio

la DCTA provee reportes mensuales a la Junta Directiva de la DCTA sobre el desempeño del servicio. Un ejemplo de estos informes se incluye en el **Apéndice A: Información complementaria**. Además, el personal analiza periódicamente la distribución de la población por Sección censal (CT, por sus siglas en inglés) y origen étnico, en comparación con las rutas de servicio y corredores existentes para evaluar un potencial impacto desigual sobre las comunidades minoritarias.

El análisis comparativo tiende a indicar que existe un nivel de servicio de transporte en áreas con poblaciones minoritarias predominantes y sugiere que los centros de población minoritaria tienden a general una cantidad considerable de pasajeros. Además, la DCTA realiza un análisis integral de rutas como parte de estos cambios en

el servicio y mantiene estadísticas sobre ganancias y pasajeros por ruta mensual, trimestral y anualmente.

Actualmente la DCTA brinda un servicio de transporte que permite que el 75% de todos los residentes de Denton, Lewisville y Highland Village tengan acceso al servicio de autobús y tres. Además, con el Tren-A y su conectividad al sistema regional de transporte, el acceso local al transporte también significa acceso a los sistemas regionales. El Plan de Servicio a Largo Plazo considera el servicio y las áreas de servicio siempre y cuando la demanda lo justifique y los recursos estén disponibles.

Frecuencia de servicio

La DCTA adoptó Estándares de Diseño y Desempeño de Servicio que indican una frecuencia deseada de 30 minutos en períodos pico en el servicio de autobús y una frecuencia de 20 minutos durante períodos pico en el servicio de tren. Las rutas fijas actualmente operan por debajo del nivel mínimo preferido y a diversas frecuencias. La DCTA está mejorando progresivamente las frecuencias y espera alcanzar el estándar deseado en el año 2015. Actualmente hay frecuencias mayores programadas en áreas con mayor demanda de pasajeros.

Desempeño puntual

El desempeño puntual es una medición informada mensualmente a la Junta Directiva de la DCTA. Se considera que un vehículo es puntual si sale de un punto de tiempo programado con una tardanza menor a 5 minutos. Los servicios de respuesta a la demanda/ transporte para discapacitados se consideran puntuales si el pasajero es recogido dentro del período de tiempo asignado. El desempeño del objetivo de la DCTA de puntualidad del servicio para autobús y tren es 90%.

Estadísticas del servicio

Ruta	Pico	Hora no pico	Sábado	Domingo	Pasajeros diarios promedio	Ingresos por pasajero por hora
1	85	85	120	N/A	81	11.79
2	58	58	93	N/A	192	11.97
3	38	38	120	N/A	212	13.37
4	35	35	93	N/A	109	6.97
5	42	42	77	N/A	179	10.85
6	85	85	83	N/A	169	19.7
7	35	35	77	N/A	254	16.69
8	40	40	83	N/A	195	12
9	30	N/A	N/A	N/A	109	16.79
20	37	72	72	N/A	219	7.84
21	30	60	60	N/A	150	5.78
22	40	80	80	N/A	113	4.21
Mean Green	27	24	N/A	N/A	347	14.29
North Texan	25	30	N/A	N/A	560	33.93
Eagle Point	27	26	N/A	N/A	268	25.09

Discovery Park	42	42	N/A	N/A	460	18.13
Centre Place	30	30	N/A	N/A	531	17.71
Bernard Street	21	20	N/A	N/A	492	25.29
Colorado Express	30	30	N/A	N/A	342	22.6
Sam Bass	30	30	N/A	N/A	189	12.14
Campus Cruiser	N/A	N/A	60	N/A	112	10.42

La evaluación de las rutas de la DCTA y los datos sugieren que el sistema de ruta fija brinda un buen servicio a la comunidad minoritaria. El servicio de ruta fija brinda un acceso significativo en las áreas de Denton y Lewisville con poblaciones minoritarias considerables. La DCTA continuará evaluando el servicio disponible y la información demográfica en un esfuerzo por garantizar un servicio de calidad para todos los ciudadanos.

Equipamiento y asignación de flota

Todos los autobuses de la flota de la DCTA están equipados con aire acondicionado y elevadores o rampas para sillas de ruedas, y están diseñados para cumplir con todos los estándares de la Ley ADA. Los vehículos de la DCTA fueron asignados aleatoriamente a las rutas por los operadores de la DCTA en base a la disponibilidad de vehículos, las restricciones de espacio y niveles de cantidad de pasajeros para mantener factores de carga óptimos. Principalmente, los autobuses de 35 pies se usan en Denton y los autobuses más pequeños se usan en Lewisville y para los servicios de respuesta a la demanda. Excepto por los vehículos de 18 pies que son propiedad de la University of North Texas y el autobús propiedad de NCTC, todo autobús que no esté retenido para realizar reparaciones o mantenimiento está disponible para ser asignado en el sistema de transporte.

Descripción de la flota

Año del modelo	Fabricante	Modelo	Tamaño	Capacidad de asientos/sillas de ruedas	Número en la flota
2006	Gillig	Piso bajo	35'	32/2	12
2007	Gillig	Piso bajo	35'	32/2	5
2011	Gillig	Piso bajo	35'	32/2	6
2012	Champion*	CTS	39'	33/2	12
2010	Eldorado	Amerivan	28'	4./2	5
2010	Glaval	Ford piso rebajado	29'	15/2	5
2011	Glaval**	Ford piso rebajado	30'	19/2	1
2011	Eldorado	Piso rebajado	29'	15/2	1
2006	Eldorado	Piso rebajado	29'	15/2	5
2006	Eldorado	Piso rebajado	29'	8/3	2

*Los vehículos Champion son propiedad de la University of North Texas

**El vehículo Glaval es propiedad de North Central Texas College

Política de comodidades para pasajeros

La DCTA cuenta con más de 500 paradas de autobús en su área de servicio. Paradas, casetas y bancos se colocan conforme a las mejores prácticas descritas en el Programa de Investigación de Tránsito Cooperativo, Informe 19, Pautas para la Ubicación y Diseño de Paradas de Autobús. La DCTA trabaja con las jurisdicciones locales para construir aceras accesibles en las áreas en las cuales no hay aceras o donde las aceras son difíciles de transitar.

Si bien la instalación de nuevas comodidades se puede solicitar a través del formulario Go Request o llamando a la oficina de planificación de la DCTA, la DCTA prioriza la ubicación de casetas en base a una cantidad mínima de pasajeros que viajan. Como regla, las paradas de autobús dentro del sistema de la DCTA deben tener 15 pasajeros como mínimo para justificar la colocación de un banco y 25 pasajeros diarios como mínimo para justificar la colocación de una caseta.

Análisis demográfico del área de servicio

Si bien el área de servicio de la DCTA generalmente está relacionada con el Condado de Denton, los servicios de la DCTA se concentran dentro de las ciudades de Corinth, Denton, Highland Village, Lewisville y el municipio de Flower Mound. **La Prueba 1** en el **Apéndice B** ilustra el área de servicio de la DCTA y sus instalaciones. A los fines de un análisis demográfico y un análisis de equidad, las estadísticas demográficas del Condado de Denton se consideran las estadísticas del “área de servicio” de referencia, con las cuales se compararán las estadísticas de otras regiones geográficas del censo. La DCTA también tiene un servicio de tren regional que se conecta con la red regional de transporte en la Ciudad de Carrollton. Una gran parte de los pasajeros de la DCTA está compuesta por estudiantes, docentes y personal de la University of North Texas y la Universidad de la Mujer de Texas.

Características de las minorías

Los datos recolectados en la *Encuesta de Comunidades Estadounidenses 2007-2011* para el Condado de Denton y las áreas principales de servicio definidas como las ciudades de Corinth, Denton, Highland Village, Lewisville, y el municipio de Flower Mound revela tendencias variadas de características de las minorías que existen en el área de servicio de la DCTA. La **Tabla 3** resume los datos de la población de minorías y etnias para el área de servicio de la DCTA.

Tabla 3: Porcentaje de población de minorías y etnias

Geografía del censo	Población total	No hispano ni latino						Hispano o latino de cualquier raza	Población minoritaria total
		Negro o afro americano	Indio americano y nativo de Alaska	Asiático	Isleño del Pacífico	Otra raza	Dos razas o más		
Condado de Denton	648,470	7.9	0.3	6.4	0.1	0.1	2.1	17.9	34.9
Ciudad de Corinth	19,324	4.1	0.1	2.4	0.0	0.9	1.1	10.5	19.0
Ciudad de Denton	111,960	11.3	0.3	3.8	0.1	0.1	2.9	21.5	40.0
Municipio de Flower Mound	64,364	3.7	0.4	6.8	<0.0	0.2	1.1	9.1	21.4
Ciudad de Highland Village	14,969	1.0	0.0	2.1	0.0	0.2	1.8	6.8	11.9
Ciudad de Lewisville	94,703	9.2	0.2	7.4	0.2	0.1	2.4	29.0	48.4

Fuente: Oficina del Censo de EE.UU. Cálculos a 5 años de la Encuesta de Comunidades Estadounidenses 2007-2011, Tabla B03002 (Origen hispano o latino).

Nota: las regiones geográficas del censo son proporcionales al Censo 2010

En general, las minorías representan aproximadamente el 34,9 por ciento de la población del Condado de Denton. Los municipios dentro de las áreas de servicio principales de la DCTA exhiben poblaciones minoritarias que van del 11,9 al 48,4 por ciento. Las ciudades de Denton y Lewisville contienen porcentajes de población minoritaria que exceden el porcentaje de población minoritaria del Condado de Denton, lo cual indica una presencia más concentrada de poblaciones minoritarias en esos municipios. La **Prueba 2** en el **Apéndice B** ilustra la ubicación de los distritos censales con poblaciones minoritarias que exceden la población minoritaria promedio del área de servicio de la DCTA de 34,9%.

Características de ingresos

El ingreso medio por hogar y el estado de pobreza de las áreas principales de servicio se indican en la **Tabla 4**. El ingreso medio por hogar para las áreas principales de servicio va de \$46,151 a \$129,977 según lo indican los cálculos a 5 años de la Encuesta de Comunidades Estadounidenses 2007-2011.

Tabla 4: ingreso medio por hogar y estado de pobreza

Región geográfica del censo	Población*	Ingreso medio por hogar	Personas por debajo del nivel de pobreza	
			Cantidad	Porcentaje
Condado de Denton	635,736	\$72,305	50,388	7.9
Ciudad de Corinth	19,289	\$91,005	603	3.1
Ciudad de Denton	100,915	\$46,151	19,978	19.8
Municipio de Flower Mound	64,217	\$118,143	1,816	2.8
Ciudad de Highland Village	14,927	\$129,977	287	1.9
Ciudad de Lewisville	94,361	\$56,811	9,060	9.6

Fuentes: Oficina del Censo de EE.UU. Cálculos a 5 años de la Encuesta de Comunidades Estadounidenses 2007-2011, Tabla B19013 (Ingreso medio por hogar en los últimos 12 meses, en dólares ajustados a la inflación 2011) y Tabla S1701 (Estado de pobreza en los últimos 12 meses)

Nota: *Población en la cual se ha determinado el estado de pobreza

Tal como se muestra en la tabla, hay una variación en la tasa del ingreso medio por hogar que comprende el área de servicio de la DCTA . Ninguno de los municipios dentro del área principal de servicio de la DCTA exhiben ingresos medios por hogar menores a las pautas de pobreza de \$23,550 (para una familia de cuatro personas) establecidas en 2013 por el Departamento de Salud y Servicios sociales. El porcentaje de “personas que están por debajo del nivel de pobreza” para el Condado de Denton es de aproximadamente 7,9%. Los porcentajes de “personas que están por debajo del nivel de pobreza” para los municipios que comprenden el área principal de servicio de la DCTA van de aproximadamente 1,9 % (ciudad de Highland Village) a 19.8 % (ciudad de Denton). **La Prueba 3** en el **Apéndice B** ilustra los distritos censales que superaron el porcentaje promedio de poblaciones de bajos ingresos dentro del área de servicio de la DCTA (7,9%).

Demografía de los clientes y patrones de viaje

La DCTA realiza encuestas periódicas para obtener la percepción que se tiene de la DCTA y sus servicios y para recolectar un perfil demográfico de sus usuarios y su área de servicio. La Encuesta de Satisfacción 2013 fue distribuida en inglés y en español en los servicios de la DCTA y fue promocionada electrónicamente a través de las redes sociales y del sitio web de la DCTA. De las 444 encuestas recolectadas, 440 fueron completadas en inglés y 4 en español. Los perfiles demográficos obtenidos durante la reciente Encuesta de Satisfacción 2013 se resumen debajo:

- Sexo de los encuestados:
 - 52.3% masculino
 - 47.7% femenino

- Etnia/raza de los encuestados:
 - 62% blanco
 - 15% hispano
 - 17% negro/afroamericano
 - 0.2% hawaiano nativo/isleño del pacífico
 - 0.7% indígena estadounidense/nativo de Alaska
 - 4.5% otro
 - 3.6% no responde

- Idioma principal que se habla en el hogar:
 - 92% inglés
 - 5% español
 - 3% otro

- Categorías de edad de los encuestados:
 - 2% menos de 18 años
 - 23% 18-24 años
 - 20% 25-34 años
 - 17% 35-44 años
 - 17% 45-54 años
 - 18% 55-64 años
 - 4% más de 65 años
 - 0.5% no responde

- Servicios usados con mayor frecuencia:
 - 82% Tren-A
 - 43% Connect/RSVP
 - 2% Access
 - 26% Traslados al campus
 - 49% DART

Cambios importantes en el servicio y políticas de impacto desigual

La DCTA considera una reducción importante en el servicio a cualquier reducción que involucre al 25% o más de la cantidad de millas de ruta de transporte en una ruta, o el 25% o más de la cantidad de millas de ingreso por vehículo en una ruta. En respuesta a las pautas más recientes de FTA, la DCTA ha incorporado una política actualizada de Cambios importantes en el servicio para incluir las consideraciones de impacto desigual y carga desproporcionada, como así también para definir mejor los cambios importantes en el servicio. Esta política fue revisada por la Junta Directiva de la DCTA el 27 de marzo de 2014 y será presentada a la comunidad en las reuniones realizadas entre el 21 de abril y el 6 de mayo. La adopción final que hará la Junta Directiva se anticipa para el 22 de mayo de 2014. Se incluye una copia del borrador de la política y la Agenda y Presentación de la Junta del 27 de marzo de 2014 en el **Apéndice A: Información complementaria**.

Se ha asumido un proceso estratégico de participación pública para garantizar la participación de las poblaciones de Título VI y LEP durante las reuniones públicas de abril/mayo. Este proceso incluirá talleres con los interesados y reuniones en centros comunitarios que prestan servicios a estos grupos demográficos específicos. La DCTA utilizará esta base de datos de contactos y la relación con las organizaciones de servicio social y alianzas ministeriales para lograr un mayor compromiso y garantizar la participación. Los comentarios recibidos a partir de estas políticas serán presentados al Comité de Servicios de Programas y a la Junta directiva antes de su implementación. Se incluye una copia del Plan de Participación Pública en el **Apéndice A: Información complementaria**.

No hubo reducciones importantes del servicio en los servicios de ruta fija que cumplieran con el límite mínimo de las definiciones actuales de cambios importantes al servicio de la Autoridad. La DCTA realiza ajustes menores al servicio dos veces al año. El servicio *Commuter Express* de la DCTA fue reemplazado por el Tren-A en 2011. Se ofrecen más detalles y análisis debajo.

IV. ANÁLISIS DE EQUIDAD DEL TÍTULO VI

Tal como se indicó previamente, la DCTA está en proceso de desarrollar un “cambio importante en el servicio” y políticas de “impacto desigual” y espera la aprobación de la Junta Directiva de la DCTA en mayo de 2014. Para cumplir con los requisitos federales, el análisis de equidad del Título VI provisto en este informe se basa en las pautas de la FTA, usando métodos y definiciones aceptadas en la región de Fort Worth y dentro del sector del transporte.

Desde el último envío del Título VI de la DCTA a FTA, la agencia ha experimentado dos aumentos de tarifa, introdujo un nuevo servicio (el Tren-A), eliminó un servicio (el servicio Commuter Express) y comentó y completó varios proyectos de capital (Establecimiento de operaciones y mantenimiento de autobuses, Establecimiento de autobuses Park and Ride de South Lewisville (Hebron) y comodidades para pasajeros). Esta parte del Programa del Título VI examina los cambios a las tarifas y al servicio para evaluar potenciales impactos desiguales a las poblaciones minoritarias protegidas en el Título VI. También trata los efectos adversos y desproporcionadamente altos en las poblaciones de bajos ingresos conforme a las obligaciones de justicia ambiental de las agencias federales y sus programas. La construcción de los establecimientos de Operaciones y Mantenimiento de Autobuses y del Park and Ride de South Lewisville (Hebron) también son tratadas respecto de la equidad en la construcción conforme al Título VI y respecto de la ubicación de los establecimientos.

Proceso de análisis de equidad de tarifas y servicios

Para realizar un análisis de equidad de tarifas y servicios, la DCTA usa el siguiente proceso:

1. Apenas se propone un cambio en la tarifa o los servicios, el personal de la DCTA describe detalladamente el cambio propuesto. La descripción detallada incluye qué rutas, horarios e indicadores de servicio (nivel y/o calidad del servicio) resultarían afectados. Además, el personal describe la necesidad o incentivo del cambio
2. Luego, se determina si los cambios pueden considerarse un cambio importante en la tarifa o el servicio conforme a la Política de Cambios Importantes en la Tarifa o el Servicio de la Agencia. En el futuro, se mantendrá un registro de ambas determinaciones
3. Si la determinación es “sí”, se requiere un análisis posterior y se justifica la participación de la comunidad
4. Se realiza una comparación para determinar la diferencia entre el servicio existente y el servicio propuesto para aquellos que reciben el impacto del cambio
5. Para analizar posibles efectos adversos, el personal de la DCTA utiliza los siguientes pasos:
 - a. Determinar el área afectada
 - b. Describir los datos demográficos y de cantidad de pasajeros que se usarán en el análisis y cómo estos fueron recolectados
 - c. Describir cómo los datos serán usados para determinar si el cambio propuesto tendrá un efecto adverso
 - d. Comparar la ubicación del cambio propuesto con los datos demográficos más recientes en el registro. El área afectada, ¿es un área con población minoritaria, de bajos ingresos o LEP conforme a los datos?

- e. Comparar la población de pasajeros que resultará afectada por el cambio con la población de pasajeros en general. ¿Podría haber un impacto potencial desigual o una carga desproporcionada? Explicar
- f. Analizar los datos para describir los detalles y el alcance de los posibles impactos.
 - i. Crear mapas que muestren las áreas afectadas y los datos demográficos junto con la información de la ruta
 - ii. Crear tablas que muestren los impactos de cada tipo de cambio y la población afectada y de pasajeros en general
 - iii. Determinar si la proporción de minorías y/o población de bajos ingresos que resulta afectada es considerable cuando se la compara con la población en general, usando límites mínimos diseñados en cada política. Si no es así, finalizar el análisis y entregarlo a la Junta. Si es así, necesitan tomarse medidas para describir estos efectos negativos y para desarrollar opciones alternativas que mitiguen, eviten o minimicen estos efectos
 - iv. Repetir el análisis para obtener opciones alternativas
 - v. Presentar los resultados a la Junta Directiva para su revisión y aceptación.
- 6. El Plan de Participación Pública determina el período adecuado para presentar comentarios y los métodos adecuados de comunicación y participación
- 7. Todos los comentarios son registrados y presentados a la Junta Directiva como parte del proceso de toma de decisiones.

Análisis de equidad del cambio de tarifas

Antecedentes

En 2010, la DCTA , DART y la T, acordaron coordinar el desarrollo de la estructura de tarifas de transporte regional. Los cambios a la estructura de tarifas de la DCTA en 2010 y nuevamente en 2012 tuvieron la intención de alinear a la DCTA con sus colegas de transporte regional en términos de precio y tipo de medios para el pago de tarifas.

En 2012, la DCTA también modificó los pases del Sistema Local para aumentar la cantidad de pasajeros entre Carrollton, Lewisville y Denton en el sistema la DCTA y para motivar a los pasajeros a viajar a mediodía, cuando la cantidad de pasajeros es generalmente menor. En 2012, la DCTA no propuso ningún cambio a las tarifas de Connect, Connect RSVP o Access. El **Apéndice A: Información complementaria** contiene un memorando de la Junta Directiva que resume los cambios en las tarifas que se realizaron en diciembre de 2010 y enero de 2013.

La principal intención de los cambios de 2010 fue crear una estructura tarifaria de tres niveles que incluía pases sólo para autobús, para el sistema local y para transporte regional que se adaptara al lanzamiento del tren A y realizar leves aumentos en las tarifas de autobús basadas en el mercado. El anterior aumento de tarifas de la DCTA se produjo en 2007. Los costos asociados con las operaciones habían aumentado, mientras que los ingresos del impuesto sobre las ventas habían disminuido. Como estos cambios eran para compensar las pérdidas en los ingresos y equilibrar el precio con el mercado, y no eran cambios aislados para servicios específicos, la DCTA determinó que el aumento de la tarifa se justificaba y no era discriminatorio con las personas pertenecientes a minorías o de bajos ingresos.

Algunas de las metas asociadas a los cambios de 2013 fueron:

- Alentar el uso del servicio del tren A al mediodía
- Equilibrar el crecimiento en la cantidad de pasajeros con la mejora de la recuperación de costos
- Mejorar las oportunidades de viajar entre Carrollton, Lewisville y Denton en el Sistema local de la DCTA
- Reducir al mínimo el impacto en las personas dependientes del transporte
- Alentar las asociaciones para la compra de pases al por mayor
- Ofrecer una coherencia tarifaria regional con DART y el T

Los principales elementos de los cambios en la tarifa incluyen:

- Ningún cambio o aumento en las tarifas Connect, Connect RSVP o Access
- Ningún aumento en los pases del sistema local
- Ningún cambio en la elegibilidad de pasajeros para tarifa reducida
- Ningún cambio en el precio del Programa de pase anual al por mayor
- Reducción del precio del Pase universitario para el sistema local
- Aumento en los costos del pase regional mensual y el pase regional anual
- Aumento en la estructura de pases reducidos para el sistema local/viajes regionales
- Creación de un nuevo Pase anual regional de tarifa reducida
- Creación de un programa de pases al por mayor para organizaciones sin fines de lucro, agencias de servicio social y grupos especiales
- Reemplazo de viajes de un sentido (un solo viaje) por pases de dos horas en el tren A y en la red de transporte regional
- Tarifa de costo reducido para los viajes al mediodía (lunes a viernes, 9:30am – 2:30pm)

La DCTA no contaba con datos adecuados durante este cambio de tarifas para comprender plenamente si este cambio en las tarifas generaba algún impacto dispar o una carga desproporcionada. Se hicieron suposiciones basadas en el conocimiento de la experiencia de nuestros pares y del conocimiento anecdótico de los pasajeros de la DCTA .

Se realizaron los cambios del año 2013 y el impacto para las personas dependientes del transporte, que tiende a tener una cantidad desproporcionada de minorías, fue mínimo. La mayor parte de los cambios se realizaron sobre la estructura de tarifas reducidas y los pases multi-viajes (mensuales, anuales). La transición de un pase de ida a un pase para dos horas brindó a las personas dependientes del transporte mejores opciones de viaje y combinaciones entre sistemas y modos, la libreta con 10 pases diarios, no aumentó más, mitigando así cualquier impacto sobre las minorías o usuarios de bajos ingresos. La DCTA también creó programas de pases al por mayor flexibles para agencias de servicio social y organizaciones sin fines de lucro, e instaló una máquina expendedora de boletos en Trinity Mills. La nueva máquina expendedora de boletos hizo que los viajes entre Carrollton y Denton sean locales, en vez de regionales, lo cual generó una reducción de costos del 50%.

Conforme al Plan de Participación Pública de la DCTA, se organizaron audiencias públicas. Los materiales de participación para la comunidad y la documentación provista a la Junta Directiva se incluyen en el **Apéndice A: Información complementaria**.

Resumen de cambios en las tarifas

La siguiente tabla resume los cambios en las tarifas que se presentaron al público:

Tabla 5: Resumen de cambios en las tarifas

Cambios en las tarifas año 2010

Estructura Tarifa	Actual		Propuesta	
Estructura Connect	Adulto viaje de ida	\$1.25		\$1.50
	Connect RSVP	\$2.50		\$3.00
	Reducida*	\$.60		\$.75
	Libreta de 10 viajes	\$11.00		\$13.00
	Mensual	\$35.00		\$45.00
	Mensual reducida	\$15.00		\$25.00
	Certificada por la ADA	NC		NC
Estructura ** tarifa Access	Adulto viaje de ida	\$2.50		\$3.00
	Libreta de 10 viajes	\$25.00		\$30.00
Estructura de tarifas del sistema local	Adulto viaje de ida	N/A		\$3.00
	Reducida *	N/A		\$1.50
	Adulto pase diario	N/A		\$6.00
	Semanal	N/A		\$25.00
	Mensual	N/A		\$90.00
	Mensual reducida	N/A		\$45.00
	Pase juvenil de verano	N/A		\$30.00
Estructura Tarifa Regional	Adulto viaje de ida	N/A		\$5.00
	Reducida*	N/A		\$2.50
	Adulto pase diario	N/A		\$10.00
	Semanal	N/A		\$50.00
	Mensual	N/A		\$120.00
	Mensual reducida	N/A		\$60.00
	Anual	N/A		\$1200.00
Estructura Commuter Express Tarifa		Actual	Local propuesta	Regional propuesta†
	Adulto viaje de ida	\$5.00	\$3.00	\$5.00
	Reducida (sólo mediodía)*	\$2.50	\$1.50	\$2.50
	Tarjeta para 20 viajes	\$45.00	N/A	N/A
	Mensual	\$85.00	\$90.00	\$120.00
	Mensual reducida	N/A	\$45.00	\$60.00

* Personas de más de 65 años, niños de 5 a 14 años, estudiantes con identificación H.S. escolar válida, discapacitados y titulares de tarjeta Medicare

†Cualquier medio regional disponible por DART o la T serán reconocidos

Cambios en las tarifas 2013

Sistema local (sólo la DCTA)	Tarifa anterior	Tarifa aprobada	Regional	Tarifa anterior	Tarifa aprobada
Pase por 2 horas sistema local	\$3.00	\$3.00	Pase regional por 2 horas	\$5.00	\$5.00
Pase por 2 horas reducido sistema local	\$0.85	\$1.25	Pase regional reducido por 2 horas	\$0.85	\$1.25
Pase diario reducido sistema local	\$2.00	\$2.50	Pase diario regional reducido	\$2.00	\$2.50
Pase mediodía sistema local	N/A	\$1.75	Pase regional mediodía	N/A	\$3.50
<i>Pase diario sistema local</i>	\$6.00	Sin cambios	Pase mensual regional	\$120.00	\$160.00
<i>Pase por 10 días sistema local</i>	\$40.00	Sin cambios	Pase mensual regional reducido	\$32.00	\$40.00
<i>Pase semanal sistema local</i>	\$25.00	Sin cambios	Pase regional anual	\$1,200.00	\$1,600.00
<i>Pase mensual sistema local</i>	\$90.00	Sin cambios	Pase regional anual reducido	N/A	\$480.00
Pase mensual reducido sistema local	\$32.00	\$40.00	<i>Pase diario regional</i>	\$10.00	Sin cambios
Pase anual sistema local	\$650.00	Sin cambios	<i>Paquete por 10 pases diarios</i>	\$70.00	Sin cambios
Pase juvenil de verano	\$30.00	Sin cambios	<i>Pase regional semanal</i>	\$50.00	Sin cambios

Programa propuesto de pases al por mayor

Además de los cambios a las tarifas, la DCTA también estableció un programa de pases al por mayor para negocios, empresas, complejos de apartamentos y otros grupos que incluyen estudiantes/docentes/personal que están inscriptos y/o son empleados de facultades y universidades con domicilio en el Condado de Denton. Los requisitos mínimos de compra fueron establecidos y habrá mayores descuentos disponibles si se compran más de 25 pases. Los pases anuales que se compren a través del programa de pasea al por mayor son transferibles por una tarifa de procesamiento de \$10. También se establecieron descuentos para agencias gubernamentales, organizaciones sin fines de lucro y de servicio social.

Limitaciones del análisis de equidad de tarifas

Durante este período de planificación, la DCTA no realizó un registro adecuado de demografía en base al tipo de tarifa. Por lo tanto, no se sabe si los pasajeros pertenecientes a minorías o de bajos ingresos reciben un impacto desproporcionado por los cambios en el precio de las tarifas, la estructura de tarifas o el método de pago. La DCTA ha modificado la Encuesta de Satisfacción anual de 2014 previamente mencionada para obtener esta información, con el fin de realizar análisis de equidad de tarifas según sea necesario en el futuro. Se incluye una copia de la Encuesta de Satisfacción del Cliente 2014 en el **Apéndice A: Información complementaria**

Análisis de equidad de tarifas

Lista de cambios importantes al servicio

Fecha del cambio	Servicio	Tipo de cambio
Junio 2011	Commuter Express	Eliminación
Junio 2011	Tren-A	Servicio nuevo

Tren-A

Análisis previo de justicia ambiental

La FTA, en cooperación con la DCTA, inició una Determinación Final de Impacto Ambiental (FEID por su sigla en inglés) y una evaluación de la Sección 4(f) para el proyecto RailDCTA (comúnmente denominado Tren-A). La FEID 2008 evaluó la línea de tren regional de 21 millas a lo largo del ex ferrocarril Missouri Kansas Texas (MKT) entre North Carrollton y el centro de la ciudad de Denton. Se completó la línea de ferrocarril del Tren-A en 2011, la cual brinda servicio entre el centro de Denton y el sistema de tren ligero en Carrollton, e incluye cinco estaciones.

Se realizó una evaluación de impacto de justicia ambiental durante el desarrollo de la FEID. El análisis identificó poblaciones minoritarias y de bajos ingresos dentro del área de estudio del Tren-A y los impactos adversos potenciales para estas poblaciones. El análisis de justicia ambiental utilizó los datos del *Censo 2000* al nivel del Sección censal para garantizar que no hubiera ninguna negación, reducción o retraso en la entrega de beneficios a las poblaciones minoritarias y/o de bajos ingresos. Se usó al Condado de Denton como la unidad geográfica de comparación. Se identificaron y evaluaron alternativas posibles y las medidas para evitar y mitigar los impactos ambientales adversos sobre las poblaciones afectadas. También se identificaron los beneficios potenciales del proyecto propuesto sobre las poblaciones afectadas.

La evaluación de impacto de la justicia ambiental reveló la existencia de impactos beneficiosos y adversos debido a la adquisición, desplazamiento, ruido y vibración por Sección censal, y también exploró los posibles impactos sobre los recursos visuales y estéticos, el uso de la tierra y la economía, la seguridad pública, el tránsito y la circulación, así como los impactos a corto plazo con respecto a las poblaciones afectadas por la justicia ambiental. La evolución concluyó que los impactos que se esperan no afectarán de manera desproporcionada a los barrios de minorías o bajos ingresos.

Análisis de equidad del Título VI

Como el FEID de 2008 no trató directamente el concepto de impactos dispares, el siguiente análisis de equidad del servicio explora el uso/ubicación de la línea de ferrocarril del tren A para garantizar que el suministro de este nuevo servicio no provoque un impacto dispar por motivos de raza, color o nacionalidad.

Los datos que se suministran en la **Tabla 6** pertenecen a la Encuesta de Comunidades Estadounidenses 2007-2011 a nivel de la Sección censal. Debido a que el tren A brinda un nuevo servicio a un corredor, las poblaciones que permiten hacer una comparación apropiada son la población del área de servicio (Condado de Denton) y las Secciones censales cubiertas por esta ruta. (Nota: los datos demográficos de los pasajeros del tren-A no están disponibles en este momento para usarlos en la comparación).

Tabla 6: Análisis de equidad del servicio para poblaciones minoritarias y de bajos ingresos

Tipo de cambio en el servicio	Proporción de población minoritaria		Población promedio en el área de servicio	Proporción de población de bajos ingresos		Población promedio en el área de servicio
	Secciones censales (SC) a lo largo de la ruta			Secciones censales (SC) a lo largo de la ruta		
Tren A	SC 212.01	55.2%	34.9%	SC 212.01	26.5%	7.9%
	SC 212.02	64.6%		SC 212.02	24.4%	
	SC 214.03	22.7%		SC 214.03	5.0%	
	SC 214.04	16.1%		SC 214.04	3.9%	
	SC 214.05	46.4%		SC 214.05	18.9%	
	SC 215.02	52.4%		SC 215.02	18.4%	
	SC 216.18	51.3%		SC 216.18	15.5%	
	SC 216.19	79.3%		SC 216.19	22.4%	
	SC 216.20	30.5%		SC 216.20	6.6%	
	SC 216.21	39.1%		SC 216.21	1.2%	
	SC 216.22	46.2%		SC 216.22	13.0%	
	Total	42.4%			Total	

Fuente: DCTA y Oficina del Censo de EE.UU.. Cálculos a 5 años de la Encuesta de Comunidades Estadounidenses 2007-2011, Tabla B03002 (origen hispano o latino) y Tabla S1701 (condición de pobreza en los últimos 12 meses).

Las Secciones censales abarcadas por el tren A muestran una proporción más elevada de poblaciones minoritarias y de bajos ingresos en comparación con el área de servicio de la DCTA. Tal como se reconoce en la necesidad y el objetivo del proyecto, la apertura de la línea de ferrocarril interurbana del tren (1) ofrece una mejor movilidad y capacidad de viaje en paralelo al corredor IH 35E, (2) brinda oportunidades de transporte multi-modal para residentes y empleados, (3) brinda alternativas de transporte convenientes, puntuales y económicas en el área de servicio de DART, y (4) mejora la cobertura geográfica del transporte público dentro del área de estudio y en toda la región, con una conexión al sistema de tren ligero DART en Carrollton. Tal como se indicó en la FEID 2008, los impactos adversos podrían ocurrir en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos como resultado de ruidos, vibraciones y desplazamientos en cuatro distritos censales (Censo 2000). Los impactos sobre el uso de la tierra y la economía, la visual y la estética, la seguridad pública y la circulación de

tránsito también son efectos potenciales para las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, como resultado de la apertura del servicio del Tren-A.

El potencial de los impactos desiguales sobre las poblaciones minoritarias y los impactos desproporcionados para las poblaciones de bajos ingresos se minimiza porque el proyecto del Tren-A es una mejora al sistema de transporte existente que presta servicios al Condado de Denton y ha generado impactos beneficiosos para las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos en toda el área adyacente al Tren-A, además del área de servicio de la DCTA. Los residentes de poblaciones minoritarias y de bajos ingresos del área de servicio de la DCTA actualmente se benefician con un mayor acceso al transporte, empleo y centros regionales, como resultado directo de la línea de ferrocarril suburbana del Tren-A.

Servicio Commuter Express

Como resultado de la apertura de la línea de ferrocarril suburbana Tren-A en junio de 2011, el servicio *Commuter Express* fue eliminado. El servicio *Commuter Express* fue un servicio de autobús expreso regional que originalmente brindaba servicio al centro de Dallas, pero más recientemente prestaba servicio también a Carrollton debido a la apertura de la Línea Verde de DART (que actualmente combina con el Tren-A en Carrollton). La DCTA ejecutó un “Plan de Acción para la Participación Pública en las Tarifas y la Conectividad entre Autobús y Tren” que solicitó la opinión pública sobre las modificaciones propuestas a la nueva estructura de tarifas y a la conectividad entre autobús y tren, como resultado de la apertura del Tren-A.

Análisis de equidad en la construcción

Cuando la DCTA planea construir o ampliar una instalación, la agencia realiza un Análisis de equidad del Título VI con respecto a la ubicación de la instalación durante las etapas de planificación. Se aplican los siguientes principios al análisis:

1. Evitar, minimizar o atenuar los efectos desproporcionadamente altos y adversos para la salud humana y el medio ambiente, que incluyen efectos sociales y económicos, o sobre las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos;
2. Garantizar la participación plena y justa de todas las comunidades potencialmente afectadas en el proceso de toma de decisiones sobre el transporte; y
3. Evitar la negación de, la reducción o una demora significativa en la recepción de beneficios por parte de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.

La DCTA diseña rutas y horarios y supervisa el funcionamiento de los sistemas para garantizar el cumplimiento con las disposiciones sobre no discriminación conforme al Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, conforme a sus enmiendas. Se otorga especial atención al diseño de rutas y horarios que sirvan a barrios y áreas con posibilidades de ser generadores de viajes. El análisis de los datos demográficos y los niveles de servicio por barrio y área sugiere que existen niveles de servicio significativos en barrios de bajos ingresos y minorías, y que estas áreas siguen generando una cantidad de pasajeros sustantiva. La DCTA ejecuta los procedimientos del Título VI relacionados con contratistas fundamentalmente a través de la supervisión directa de las operaciones y la aplicación de las cláusulas del contrato.

Instalación de operaciones y mantenimiento de autobuses

En 2009, la DCTA preparó una Exclusión Categórica para documentar la construcción de una Instalación de operaciones y mantenimiento de autobuses en una propiedad comprada dentro de la Ciudad de Denton. La instalación, que comenzó a ser construida en diciembre de 2012, será la sede de las siguientes funciones:

- Áreas de oficina para el personal administrativo y de operaciones
- Áreas de apoyo para operadores de autobuses (conductores)
- Áreas de oficina de mantenimiento y servicio mecánico de autobuses
- Poner en funcionamiento talleres de reparación
- Áreas de mantenimiento preventivo/inspección
- Almacenamiento de repuestos
- Combustible para autobuses
- Extracción de la recaudación del servicio
- Lavado de autobuses
- Estacionamiento de autobuses
- Estacionamiento para empleados

En el análisis de justicia ambiental presentado en 2008 la CE consideró un área de estudio compuesta por el Sección censal 212.00 (*Censo 2000*). El área de estudio exhibía un mayor porcentaje de poblaciones minoritarias y de bajos ingresos en comparación con la Ciudad de Denton. Estos hallazgos en el CE establecían que el proyecto propuesto no generaría ningún impacto visual, problemas en la comunidad o impactos desproporcionadamente negativos en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos. Se anticipó que el uso de la tierra en el área se mejoraría debido a un área de propiedad vacante que se utilizaría como un centro de empleo importante.

Análisis de equidad del Título VI

Debido a que la CE 2008 no abordaba directamente el concepto de impactos desiguales, el análisis de equidad luego de la construcción considera al Establecimiento de Operaciones y Mantenimiento de Autobuses para garantizar que la ubicación del establecimiento no genere un impacto desigual en lo que respecta a raza, color o nacionalidad.

Los datos provistos en la **Tabla 7** son datos de la Encuesta de Comunidades Estadounidenses 2007-2011 provistos al nivel del Sección censal (CT 212.02). Las poblaciones comparadas correspondientes son la población del área de servicio (Condado de Denton) y el Sección censal en el que se ubica el al Establecimiento de Operaciones y Mantenimiento de Autobuses.

Tabla 7: Análisis de equidad de la construcción para el Establecimiento de Operaciones y Mantenimiento de Autobuses

Tipo de construcción	Proporción de la población minoritaria		Proporción de la población de bajos ingresos	
	CT 212.02	Población promedio en el área de servicio	CT 212.02	Población promedio en el área de servicio
Establecimiento de Operaciones y Mantenimiento de Autobuses	64.6%	34.9%	24.4%	7.9%

Fuente: DCTA y Oficina del Censo de EE.UU. Cálculos a 5 años de la Encuesta de Comunidades Estadounidenses 2007-2011, Tabla B03002 (origen hispano o latino) y Tabla S1701 (condición de pobreza en los últimos 12 meses).

El Sección censal que contiene el Establecimiento de Operaciones y Mantenimiento de Autobuses exhibe una mayor proporción de poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, en comparación con el área de servicio de la DCTA. En base a la comparación de las estadísticas de población, podría interpretarse un impacto desigual para las poblaciones minoritarias y una carga desproporcionada para las poblaciones de bajos ingresos. No obstante, cuando se consideran los beneficios del Establecimiento de Operaciones y Mantenimiento de Autobuses, debe reconocerse que la construcción de este establecimiento agrega valor a la comunidad adyacente en lo que respecta a uso general de la tierra y oportunidades de empleo. La construcción del Establecimiento de Operaciones y Mantenimiento de Autobuses no interrumpe la cohesión de la comunidad (no fueron necesarios desplazamientos ni reubicaciones) y el establecimiento complementa los usos existentes de tierra para industrias y el código de zonificación. En términos de beneficios económicos, el establecimiento ofrece un mayor acceso a oportunidades de empleo para las poblaciones cercanas, incluyendo a poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.

Además, la DCTA está implementando una serie de mejoras en la comunidad, conjuntamente con el Establecimiento de Operaciones y Mantenimiento de Autobuses para evaluar mejor la propiedad y otros usos industriales adyacentes del área residencial circundante. Estas mejoras incluyen paneles de mampostería y de vegetación a lo largo de la propiedad industrial y mejoras en el paisaje urbano del lado residencial. Antes del proyecto de la DCTA, los residentes estaban expuestos a las propiedades industriales.

Establecimiento de autobuses Park and Ride de South Lewisville (Hebron)

Como parte de las iniciativas de planificación del RailDCTA (Tren-A), se propuso y se examinó la construcción de dos establecimientos de autobuses Park and Ride con componentes para tren de pasajeros para una estación en la parte sur de la ciudad de Lewisville. Se realizó un análisis de la estación para ambos lugares usando criterios de evaluación categorizados por comunidad, movilidad y sustentabilidad. La ciudad de Lewisville, a través del período de comentarios abierto al público, recomendó una ubicación preferente del establecimiento. Esta ubicación es proporcional al establecimiento de autobuses Park and Ride de Hebron.

La DCTA preparó una Exclusión Categórica (CE por su sigla en inglés) en el año 2007 para documentar la construcción del Establecimiento de autobuses Park and Ride de Hebron dentro de la ciudad de Lewisville. El Establecimiento de autobuses Park and Ride de Hebron brinda servicios a clientes dentro de la ciudad de Lewisville y el Condado de Denton. Este establecimiento brinda apoyo a varios servicios de la DCTA, ya que ofrece un tercer establecimiento Park and Ride atendido por el transporte público dentro del corredor IH 35E. Este establecimiento ofrece plataformas de autobús que se adaptan a las rutas existentes y a la futura expansión. Las comodidades para pasajeros incluyen:

- Estacionamiento
- Área de espera cubierta para pasajeros
- Kioscos de información
- Paisaje agradable
- Accesibilidad para pasajeros ADA
- Una ubicación de “Kiss and Ride” (área para carga y descarga de pasajeros)
- Cartelería
- Asientos
- Iluminación de seguridad

El análisis de justicia ambiental presentado en la CE 2007 consideraba un área de estudio compuesta por el Sección censal 216.01 (*Censo 2000*). El área de estudio presentaba un mayor porcentaje de poblaciones minoritarias y de bajos ingresos en comparación con el Condado de Denton. Los hallazgos en la CE establecieron que el proyecto propuesto no presentaría impactos visuales, problemas en la comunidad ni impactos desproporcionadamente negativos para las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos. Si bien el área de estudio de la CE contiene una mayor concentración de poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, el Establecimiento de autobuses Park and Ride de Hebron beneficiaría a estas poblaciones mejorando su acceso al transporte público. El servicio de autobús existente mejoraría gracias a comodidades para pasajeros y un aumento en la conectividad de rutas. Además, el uso de la tierra mejoraría debido a un área vacante de propiedad que se utilizaría como establecimiento para el transporte público. Las mejoras en la propiedad aumentarían el valor monetario de la tierra y esto aumentaría los valores de las propiedades en las parcelas que están cerca del establecimiento park and ride.

Análisis de Equidad del Título VI

Debido a que la CE 2007 no abordó directamente el concepto de impactos desiguales, el análisis de equidad realizado luego de la construcción considera que el Establecimiento de Autobuses Park and Ride de Hebron garantizará que la ubicación del establecimiento no genere un impacto desigual en base a la raza, color o nacionalidad.

Los datos provistos en la **Tabla 8** son los datos de la Encuesta de Comunidades Estadounidenses 2007-2011 provistos al nivel del Sección censal (CT 216.20). Las poblaciones comparadas son las poblaciones del área de servicio (Condado de Denton)

y la población del Sección censal en el cual se ubica el Establecimiento de Autobuses Park and Ride de Hebron.

Tabla 8: Análisis de equidad en la construcción para el establecimiento de Autobuses Park and Ride de Hebron

Tipo de construcción	Proporción de la población minoritaria		Proporción de la población de bajos ingresos	
	CT 216.20	Población promedio en el área de servicio	CT 216.20	Población promedio en el área de servicio
Establecimiento de Autobuses Park and Ride de Hebron	30.5%	34.9%	6.6%	7.9%

Fuente: DCTA y Oficina del Censo de EE.UU.. Cálculos a 5 años de la Encuesta de Comunidades Estadounidenses 2007-2011, Tabla B03002 (origen hispano o latino) y Tabla S1701 (condición de pobreza en los últimos 12 meses).

El Sección censal que contiene al Establecimiento de Autobuses Park and Ride de Hebron exhibe una proporción inferior de poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, en comparación con el área de servicio. Por lo tanto, puede deducirse que no hubo impactos desiguales y cargas desproporcionadas sobre las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos como resultado de la construcción del establecimiento.

V. SUBSIDIOS, REVISIONES Y CERTIFICACIONES

La DCTA tiene una solicitud de asistencia financiera pendientes. La DCTA ha enviado una solicitud de financiamiento TIGER V para Control positivo de trenes. Actualmente, la DCTA tiene un subsidio de la FTA pendiente y 11 subsidios activos de la FTA.

La DCTA aún no ha estado sujeta a ninguna revisión de cumplimiento de Derechos Civiles en los últimos tres años. En la revisión trienal 2012 de la DCTA no hubo resultados respecto a su plan/actividades del Título VI.

La DCTA ejecutó sus más recientes Certificaciones y Garantías frente a la FTA según las exigencias correspondientes. **Apéndice A: Información complementaria**

Contacto

Para obtener información adicional sobre el Plan del Título VI de la DCTA , o sus iniciativas para cumplir con la Ley de Derechos Civiles de 1964 o la Orden Ejecutiva 13166 “Mejorar Acceso a los Servicios para Personas con Dominio Limitado del Inglés”, por favor, contáctese con:

James C. Cline, Jr., P.E.
Presidente
Autoridad de Transporte del Condado de Denton
jcline@dcta.net
972-221-4600



DECLARACIÓN DE LA POLÍTICA SOBRE EL TÍTULO VI DE LA DCTA

La Autoridad de Transporte del Condado de Denton (DCTA) se compromete a garantizar que ninguna persona será excluida de la participación en, que no se le negarán los beneficios de, o será de otra manera sometida a discriminación bajo ningún programa o actividad, ya sea que esos programas o actividades sean financiados por el gobierno federal o no, por motivos de raza, color o nacionalidad, según lo dispuesto por el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y la Ley de Restauración de los Derechos Civiles de 1987.

El objetivo de la DCTA es:

- Garantizar que el nivel y la calidad del servicio de transporte sean provistos sin importar la raza, el color o la nacionalidad de las personas;
- Identificar y tratar, según corresponda, los efectos desproporcionadamente altos y adversos para la salud humana y el medio ambiente, incluidos los efectos sociales y económicos de los programas y las actividades en poblaciones de minorías y poblaciones de bajos ingresos;
- Promover la participación plena y justa de todas las poblaciones afectadas en la toma de decisiones sobre el transporte, alentando la participación de las poblaciones afectadas en las juntas y comités donde se elaboran las políticas;
- Evitar que se denieguen, reduzcan o retrasen los beneficios relacionados con programas y actividades que benefician a las poblaciones de minorías o a las poblaciones de bajos ingresos; y
- Garantizar un acceso significativo a los programas y las actividades de las personas con dominio limitado del idioma inglés.

La Junta de Directores, el presidente, la gerencia ejecutiva y todos los empleados directos e indirectos de la DCTA comparten la responsabilidad de llevar a cabo el compromiso de la DCTA con el Título VI.

DEFINICIONES

Las siguientes definiciones se usarán para los fines de implementar las políticas y los programas asociados con el cumplimiento del Título VI.

Receptor designado – La Autoridad de Transporte del Condado de Denton es el receptor designado de fondos federales que contribuyen a programas y operaciones esenciales del sistema de transporte en el Área urbanizada de Denton/Lewisville.

Discriminación – Toda acción o inacción, ya sea intencional o no intencional, en cualquier programa o actividad de un receptor de ayuda Federal, sub-receptor o contratista que resulta en un tratamiento dispar, en un impacto dispar, o en la prolongación de los efectos de discriminaciones anteriores por motivos de raza, color o nacionalidad.

Impacto dispar – Una política o práctica neutral que tiene un efecto desproporcionadamente excluyente o adverso sobre pasajeros o población pertenecientes a minorías en el área de servicio.

Tratamiento dispar – Una acción que resulta en una circunstancia en la cual los pasajeros o poblaciones pertenecientes a minorías son tratados de manera diferente a otras personas por motivos de su raza, color, nacionalidad y/o nivel de ingreso.

Impacto desproporcionado – Una política o práctica neutral que tiene un efecto desproporcionadamente excluyente o adverso sobre pasajeros o población de bajos ingresos en el área de servicio.

Servicio de transporte rápido – Incluye paradas de autobús limitadas y servicios de tren entre los que se cuentan el autobús de traslados NCTC y el tren A.

Carril fijo – Un proveedor de servicios de transporte público que utiliza y ocupa un carril separado para el uso exclusivo del transporte público; que usa vías; que usa un sistema catenario fijo; para un sistema de transbordador de pasajeros; o para un sistema de autobús de transporte rápido.

Ruta fija - Servicio de transporte público ofrecido en vehículos operados a lo largo de rutas predeterminadas conforme a un cronograma fijo.

Dominio limitado del idioma inglés - Personas cuyo idioma principal no es el inglés y que tienen una capacidad limitada para leer, escribir, hablar o comprender el inglés. Incluye a personas que declararon en el Censo de los EE.UU. que no hablan inglés muy bien, que no lo hablan bien o que directamente no lo hablan.

Servicio de transporte local – Incluye la ruta fija local, servicios de autobús de circulación local/autobús de traslados en respuesta a la demanda que incluyen Connect, Access, Connect RSVP y el autobús de traslados UNT.

Poblaciones y áreas de bajos ingresos – Las poblaciones de bajos ingresos son aquellas personas con un ingreso del 80 por ciento o menos del ingreso per cápita nacional. Las “áreas de bajos ingresos” áreas con tierras de uso residencial con dentro de la sección censal donde el ingreso per cápita promedio es del 80 por ciento o menos del ingreso per cápita nacional.

Poblaciones y áreas de minorías – Las poblaciones minoritarias incluyen a aquellas personas que se identifican a sí mismas como pertenecientes a uno o más de los siguientes grupos étnicos: indígena americano y nativo de Alaska, asiático o afro-americano, hispano o latino, hawaiano nativo y otros isleños del Pacífico, según lo definido por la Circular del Título VI de FTA.

“Áreas de poblaciones minoritarias” - Áreas de tierras de uso residencial dentro de secciones censales donde el porcentaje de personas pertenecientes a minorías es más alto que en el promedio del área de servicio de la DCTA.

Nacionalidad - la nación particular en la que nació una persona, o donde nacieron los padres o ancestros de una persona.

Incumplimiento - Una decisión de FTA de que el receptor no cumple con las regulaciones del Título VI del Departamento de Transporte, y ha participado en actividades que tuvieron el objetivo o el efecto de denegarle a alguna persona el beneficio de, de excluirla en la participación en, o someter a la persona a discriminación en el programa o actividad del receptor por motivos de su raza, color o nacionalidad.

Nivel de la ruta – Refiere al nivel de análisis geográfico en el nivel de trazado de la ruta, a través del cual se mide el desempeño en materia de equidad de una ruta de transporte.

Área de servicio de la ruta – Una zona de un radio de tres cuartos de milla a cada lado del trazado de una ruta de transporte. Se usa una zona de un radio de tres cuartos de milla para garantizar el cumplimiento con las pautas de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades.

Nivel de servicio – Se refiere a la duración del servicio (horas de operación), días de operación, viajes e intervalos de salidas de vehículos (frecuencias de servicio) para una ruta de transporte o el sistema de transporte regional.

Área de servicio – De acuerdo con 49 CFR 604.3, el área geográfica de servicio significa “toda el área en la cual un receptor es autorizado a prestar un servicio de transporte público conforme a las leyes locales,

estatales y Federales correspondientes”. A los fines de la DCTA, el área de servicio incluye la Zona Urbanizada de Denton/Lewisville y Carrollton, Texas.

Duración del servicio – El lapso de horas durante el cual es operado el servicio (por ejemplo; 6 a.m. a 10 p.m.). La duración del servicio puede variar entre los días de semana o los sábados.

Todo el sistema – Refiere al nivel de análisis geográfico, a través del cual se mide el desempeño en materia de equidad de todo el sistema de transporte.

Programa del Título VI - La documentación que demuestra el cumplimiento de la DCTA con los requisitos del Título VI. El programa tiene que ser aprobado por la Junta de Directores de la DCTA y tiene que ser presentado a FTA cada tres años.

Sistema de transporte – Una red urbana coordinada de modos de transporte público de pasajeros programados que incluyen los autobuses locales y rápidos de ruta fija, transporte en tren ligero, transporte rápido en autobús y servicios de autobús de circulación que ofrecen movilidad para personas entre un sitio y otro.

POLÍTICA DE CAMBIO IMPORTANTE EN EL SERVICIO Y EQUIDAD DEL SERVICIO

Objetivo de la política

El objetivo de la Política de Cambio en el Servicio y las Tarifas y Equidad en el Servicio es definir umbrales para decidir cambios importantes en el servicio y si los posibles cambios en los servicios y tarifas de transporte existentes tendrán un impacto dispar por motivos de raza, color o nacionalidad, o si los posibles cambios en el servicio o las tarifas tendrán un impacto desproporcionadamente alto o adverso sobre poblaciones minoritarias y/o de bajos ingresos.

Fundamentos de los estándares de la política

La ley federal exige que la Autoridad de Transporte del Condado de Denton evalúe los cambios en los servicios y tarifas de transporte, conforme a lo enunciado en la Circular 4702.1B de FTA, vigente a partir del 1 de octubre de 2012. Para cumplir con la 49 CFR Sección 21.5(b)(a) y el Apéndice C a 49 CFR parte 21, los receptores “evaluarán los cambios en el servicio y las tarifas en todo el sistema y las mejoras propuestas en las etapas de planificación y programación para determinar si esos cambios tienen un impacto discriminatorio. Para los cambios en el servicio, este requisito se aplica exclusivamente a los cambios importantes en el servicio. El receptor deberá establecer pautas o umbrales para lo que considera que es un cambio importante. Este requisito aplica a todos los cambios en la estructura, el precio y el tipo de tarifa, a menos que sean de naturaleza provisoria tal como se indica en la sección Exenciones.

Política sobre cambios importantes en el servicio y las tarifas

A. Cambio importante en el servicio

Lo siguiente es considerado un cambio importante en el servicio (a menos que se indique lo contrario en la sección Exenciones), y se evaluará de acuerdo con los requisitos establecidos en la Circular 4702.1B de FTA:

1. Reducción o eliminación del servicio al nivel de las rutas
 - a. Reducir una ruta existente en más del 25% de las millas de la ruta de lunes a viernes, o
 - b. Reducir una ruta existente en más del 25% de las millas de la ruta de los sábados, o
 - c. Reducir la cantidad de millas de las rutas direccionales en más del 25%, o

- d. Un cambio en el trazado de la ruta que resulta en una variación del 25% o mayor con respecto al trazado de la ruta existente, o
- e. En situaciones en las que el servicio sería reducido o eliminado en jurisdicciones donde las poblaciones de minorías y/o de bajos ingresos superan al área de servicio del sistema de tránsito.

2. Ampliación del nivel de la ruta o agregado de una nueva ruta

- a. La incorporación de una nueva ruta o la ampliación de una ruta existente que aumenta las millas de la ruta de lunes a viernes en más del 25%, o
- b. La ampliación de una ruta existente que aumenta las millas de la ruta de los sábados en más de un 25%, o
- c. La ampliación de la cantidad de millas de las rutas direccionales en más de un 25%, o
- d. Un cambio en el trazado de una ruta que resulta en una variación del 25% o mayor con respecto al trazado de la ruta existente.

B. Cambio en la tarifa

Se realizará un análisis de equidad de la tarifa siempre que la Autoridad implemente un cambio en la tarifa, sin importar el monto del aumento o la reducción, excepto para aquellos cambios en la tarifa obligados por las leyes Federales, estatales o locales. Un cambio en la tarifa se define como un aumento o una reducción en las tarifas:

- a. En todo el sistema,
- b. En ciertos modos de transporte, o
- c. Por tipo de pago de la tarifa o medio de facturación.

C. Política de impacto dispar sobre minorías (Análisis de equidad del servicio)

Al realizar un análisis de la equidad de un cambio en el servicio o la tarifa, se usarán los siguientes umbrales para determinar cuándo un cambio en el servicio o la tarifa tendrían un efecto dispar sobre las poblaciones minoritarias:

1. Reducción del nivel de servicio y del área de servicio – Si el porcentaje de pasajeros pertenecientes a una minoría en una ruta afectada es superior a la cantidad de pasajeros pertenecientes a minorías del sistema de transporte (dentro del margen de error aproximado del conjunto de datos) por clasificación de transporte (local, rápido, de circulación comunitaria, rutas a los campus, etc.).
2. Ampliación del nivel de la ruta o agregado de una nueva ruta – Si se analiza una ampliación del nivel de servicio o una ampliación del área de servicio que coincide con una reducción en el servicio de transporte en la misma ruta o en otras rutas, y la(s) ruta(s) analizadas para la ampliación del servicio cubre(n) de manera predominante áreas geográficas no habitadas por minorías y/o por personas de bajos ingresos, mientras que las áreas analizadas para su reducción cubren predominantemente áreas geográficas habitadas por minorías y/o personas de bajos ingresos, se puede determinar la existencia de una carga desproporcionada.

Una carga desproporcionada se determinará si el porcentaje de pasajeros pertenecientes a minorías en una ruta afectada analizada para la expansión del servicio es inferior al porcentaje de pasajeros de minorías del sistema de transporte por clasificación del transporte y si el porcentaje de pasajeros pertenecientes a minorías en una ruta afectada analizada para la reducción del servicio es superior al porcentaje de pasajeros de minorías del sistema de transporte por clasificación del transporte.

3. Aumento de la tarifa o cambio en el tipo de tarifa – Si se analiza un aumento de la tarifa o un cambio en el tipo de tarifa, se puede determinar la existencia de una carga desproporcionada si el porcentaje de pasajeros pertenecientes a minorías que usan la tarifa afectada es superior al porcentaje de pasajeros de minorías del sistema de transporte.
4. La determinación del sistema de transporte y la población de minorías y/o bajos ingresos de la ruta se derivará de las siguientes fuentes de datos: la última encuesta regional a bordo y por destino que se haya completado y sea válida estadísticamente; las encuestas a clientes completadas más recientemente y datos demográficos por sección censal.

D. Política de carga desproporcionada para personas de bajos ingresos (Análisis de equidad del servicio)

Al realizar un análisis de la equidad de un cambio en el servicio o la tarifa, se usarán los siguientes umbrales para determinar cuándo un cambio en el servicio o la tarifa tendrían una carga desproporcionada sobre las poblaciones de bajos ingresos:

1. Reducción del nivel de servicio y del área de servicio – Si el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos en una ruta afectada es superior a la cantidad de pasajeros de bajos ingresos del sistema de transporte (dentro del margen de error aproximado del conjunto de datos) por clasificación de transporte (local, rápido, de circulación comunitaria, rutas a los campus, etc.).
2. Ampliación del nivel de la ruta o agregado de una nueva ruta – Si se analiza una ampliación del nivel de servicio o una ampliación del área de servicio que coincide con una reducción en el servicio de transporte en la misma ruta o en otras rutas, y la(s) ruta(s) analizadas para la ampliación del servicio cubre(n) de manera predominante áreas geográficas no habitadas por minorías y/o por personas de bajos ingresos, mientras que las áreas analizadas para su reducción cubren predominantemente áreas geográficas habitadas por minorías y/o personas de bajos ingresos, se puede determinar la existencia de una carga desproporcionada.
3. Una carga desproporcionada se determinará si el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos en una ruta afectada analizada para la expansión del servicio es inferior al porcentaje de pasajeros de bajos ingresos del sistema de transporte por clasificación del transporte y si el porcentaje de pasajeros pertenecientes a minorías en una ruta afectada analizada para la reducción del servicio es superior al porcentaje de pasajeros de minorías del sistema de transporte por clasificación del transporte.
4. Aumento de la tarifa o cambio en el tipo de tarifa – Si se analiza un aumento de la tarifa o un cambio en el tipo de tarifa, se puede determinar la existencia de una carga desproporcionada si el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos que usan la tarifa afectada es superior al porcentaje de pasajeros de bajos ingresos del sistema de transporte.
5. La determinación del sistema de transporte y la población de minorías y/o bajos ingresos de la ruta se derivará de las siguientes fuentes de datos: la última encuesta regional a bordo y por destino que se haya completado y sea válida estadísticamente; las encuestas a clientes completadas más recientemente y datos demográficos por sección censal.

E. Nuevas operaciones o nuevo sistema de carril fijo (Análisis de equidad del servicio)

1. Se realizará un análisis de equidad del servicio y la tarifa seis meses antes del comienzo de nuevas operaciones que generen ingresos, sin importar si los cambios propuestos a un servicio existentes se elevan o no al nivel de “cambio importante en el servicio” como se define más arriba. Todos los cambios propuestos a servicios paralelos o de conexión también serán examinados.
2. Si una entidad distinta de la DCTA desarrolla el proyecto pero la DCTA operará el servicio cuando el proyecto esté completo, la DCTA es responsable de su análisis.
3. El análisis comparará los niveles de servicio antes y después del proyecto y determinará basándose en los métodos identificados arriba si el cambio en el servicio propuesto debido al proyecto de capital provocará un impacto dispar sobre las poblaciones de minorías y/o un impacto desproporcionado sobre las poblaciones de bajos ingresos.
4. Se requiere un análisis de equidad de la tarifa para cualquier y todas las tarifas que cambiarán como resultado del proyecto de capital.

F. Cuando se estime que un cambio importante en el servicio o la tarifa tendrá un impacto dispar y/o una carga desproporcionada

1. Evitar, minimizar o mitigar el impacto y/o la carga: Si se considera que un cambio importante en el servicio o la tarifa que se propone tendrá un impacto dispar y/o una carga desproporcionada, la Autoridad analizará la modificación de los cambios propuestos para evitar, minimizar o mitigar el(los) impacto(s) dispar(es) o la(s) carga(s) desproporcionada(s) del cambio propuesto. Todas las modificaciones del cambio propuesto tienen que ser analizadas nuevamente conforme a las políticas para determinar si el cambio propuesto eliminó los impactos dispares y/o las cargas desproporcionadas del cambio.
2. Sin modificaciones o imposibilidad de eliminar el impacto y/o la carga: Si la Autoridad escoge no modificar el cambio importante propuesto en el servicio o la tarifa, o si las modificaciones al cambio importante propuesto en el servicio o la tarifa no eliminan el(los) impacto(s) dispar(es) o la(s) carga(s) desproporcionada(s), se tienen que tomar las siguientes medidas:
 - a. Si la Autoridad escoge no modificar el cambio importante en el servicio o la tarifa que se propone, o si las modificaciones al cambio importante en el servicio o la tarifa que se propone no eliminan el impacto dispar, la Autoridad puede implementar el cambio importante en el servicio o la tarifa solamente si:
 - i. La Autoridad cuenta con una justificación legítima sustancial para el cambio propuesto en el servicio o la tarifa, y
 - ii. La Autoridad puede demostrar que no existen alternativas que habrían tenido un impacto dispar menor sobre los pasajeros pertenecientes a minorías que permitirían seguir cumpliendo con las metas del programa legítimo de la Autoridad.
 - b. Si la Autoridad escoge no modificar cambio importante en el servicio o la tarifa que se propone, o si las modificaciones al cambio importante en el servicio o la tarifa que se propone no eliminan la carga desproporcionada sobre los pasajeros de bajos ingresos; la Autoridad tomará medidas para evitar, minimizar o mitigar esos impactos siempre que sea posible, y la Autoridad describirá un servicio y/o unas tarifas alternativas disponibles para los pasajeros de bajos ingresos.

Exenciones

Los umbrales de cambios importantes en el servicio excluyen a todos los cambios en el servicio provocados por lo siguiente:

- Cese de servicios temporales o de demostración – El cese de un servicio de transporte temporal o de un servicio de demostración que ha estado disponible durante menos de un año. Si el agregado o el cambio de un servicio temporal dura más de doce meses, FTA considera permanente dicha incorporación o tal cambio y el proveedor de transporte tiene que realizar un análisis de equidad del servicio si el servicio califica de otra manera como un cambio importante en el servicio.
- Desastres naturales o catástrofes – Fuerzas de la naturaleza como terremotos, incendios forestales u otros desastres naturales, o catástrofes provocadas por seres humanos que pudieran forzar la suspensión del transporte público programado por motivos de seguridad pública o técnicos.
- Fallas en la infraestructura auxiliar del transporte – Fallas en la infraestructura auxiliar del transporte como puentes vehiculares, puentes elevados sobre autopistas, túneles o autopistas elevadas que fuerzan la suspensión del servicio de transporte.
- Servicio superpuestos – Una reducción en las millas facturadas en una línea que es compensada por un aumento en las millas facturadas en la sección superpuesta de una ruta de transporte alternativa (una sección superpuesta es donde dos o más rutas de autobús o líneas de tren comparten el mismo trazado, paradas o estaciones por una distancia corta).
- Servicio de temporada y eventos especiales – Cambios en los niveles del servicio de autobús en rutas que ocurren debido a cambios en la cantidad de pasajeros según la temporada y por eventos atendidos por rutas de autobús temporales y exclusivas o por frecuencias de servicio aumentadas.
- Desvíos temporales de rutas – Un cambio por un corto período en una ruta, provocado por la construcción de carreteras, mantenimiento rutinario de carreteras, cierres de carreteras, condiciones de emergencia en las carreteras, crisis fiscal, manifestaciones civiles o cualquier circunstancia incontrolable.
- “Spare the air days” (días de protección del aire) u otras instancias cuando una municipalidad o agencia de transporte local ha declarado que todos los pasajeros viajen gratis.
- Reducciones temporales de la tarifa que son medidas mitigadoras de otras acciones. Por ejemplo, las actividades de construcción pueden cerrar un segmento del sistema ferroviario durante un período de tiempo y exigir que los pasajeros cambien sus patrones de viaje. Una tarifa reducida para estos pasajeros afectados es una medida mitigadora y no exige un análisis de equidad de la tarifa.
- Reducciones de la tarifa con fines de promoción. Si una reducción promocional o temporal de la tarifa dura más de seis meses, FTA considera permanente a dicha reducción y el proveedor de transporte tiene que realizar un análisis de equidad de tarifa.

PROYECTOS DE CAPITAL

La DCTA integrará un análisis de impacto sobre la población de minorías y de bajos ingresos a la documentación de los proyectos de construcción de la Ley de Política Ambiental Nacional. Al preparar documentación para una exclusión categórica (CE, por sus siglas en inglés), la DCTA cumplirá con este requisito completando y presentando una lista de control de CE estándar de FTA, que incluye una sección sobre perturbación de la comunidad y justicia ambiental. Al preparar una evaluación ambiental (EA, por sus siglas en inglés) o declaración de impacto ambiental (EIS, por sus siglas en inglés), la DCTA integrará a los documentos, como mínimo, los siguientes componentes:

- a. Una descripción de la población de minorías y de bajos ingresos dentro del área de estudio que se ve afectada por el proyecto, y una exposición del método empleado para identificar a esta población (por ejemplo; análisis de los datos del Censo, directorios de empresas de minorías, observación directa, o un proceso de participación del público).
- b. Una exposición de todos los efectos adversos del proyecto, tanto durante como después de la construcción, que afectarían a la población de minorías y bajos ingresos identificada.
- c. Una exposición de todos los efectos positivos que afectarían a la población de minorías y bajos ingresos identificada, como una mejora en el servicio de transporte, la movilidad o la accesibilidad.
- d. Una descripción de todas las acciones de atenuación y mejora ambiental incorporadas al proyecto para tratar los efectos adversos, que incluyen pero no se limitan a, todas las características especiales del programa de reubicación que van más allá de los requisitos de la Ley Uniforme de Reubicación, y tratar los efectos adversos para la comunidad como problemas de separación o cohesión; y el reemplazo de los recursos de la comunidad destruidos por el proyecto.
- e. Una exposición de los efectos restantes, de haber alguno, y de por qué no se proponen más atenuaciones.
- f. Para los proyectos que atraviesan áreas con predominancia de personas pertenecientes a minorías y/o de bajos ingresos y de áreas con predominancia de personas que no pertenecen a minorías y/o a sectores de bajos ingresos, se debe hacer una comparación de las acciones de atenuación y mejora ambiental que afectan predominantemente a las áreas con población perteneciente a minorías y/o de bajos ingresos en los que la atenuación se implementa en áreas con predominancia de personas que no pertenecen a minorías y/o a sectores de bajos ingresos. Cuando se determina que no existe un fundamento para dicha comparación, el documento debe describir por qué se llegó a dicha determinación.

DOMINIO LIMITADO DEL IDIOMA INGLÉS

La DCTA se compromete a tomar medidas razonables para garantizar un acceso significativo a los beneficios, servicios, información y otras partes importantes de sus programas y actividades para personas con un dominio limitado del idioma inglés. El compromiso de la DCTA con estos requisitos se describe en su Plan para Personas con Dominio Limitado del Inglés.

PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO

Para todos los cambios importantes en el servicio y las tarifas, proyectos de capital e iniciativas de políticas que se propongan, la DCTA realizará reuniones públicas de acuerdo con su Plan de Participación del Público.