DCTA

CONDADO DE DENTON
AUTORIDAD DE TRANSPORTE

PROGRAMA DEL TÍTULO VI DE LA DCTA

28 de abril de 2022

RideDCTA.net • HopOnBoardBlog.com • #RideDCTA

Índice

1. Introduction *4*

DCTA's Commitment to Civil Rights 4
Agency Overview 5
System Overview 8

2. General Title VI Requirements *12*

Notice to the Public 12
Discrimination Complaint Procedures 13
DCTA's Public Participation Plan 14
Limited English Proficiency Plan 18
LEP Program and Activities 29
Overview of Decision-Making Bodies, Planning, and Advisory Groups 31
Subrecipient Compliance 33

3. Additional Requirements for Transit Providers *34*

Service Standards and Policies 34
Level and Quality of Service Monitoring 36
Service Area Demographics 37

4. Title VI Equity Analysis *40*

Fare and Service Equity Analysis Process 40
Construction Equity Analysis 41

5. Grants, Reviews, and Certifications *42*

Appendix A – Board of Directors Resolution Adopting Title VI Program *44*

Appendix B – Title VI Notice to the Public *46*

Appendix C – Title VI Complaint Procedures and Forms *47*

Appendix D – Title VI Complaint Documentation *58*

Appendix E – Outreach Efforts, Community Advisory Committee Meetings, and Social Services Agency Roundtable Meetings *59*

Appendix F – Public Meeting Advertisement Example *76*

Appendix G – Major Service Change and Disparate Impact Guidance *78*

Appendix H – Title VI Analyses *80*

Old Town Station Expansion – Equity Analysis 81
GoZone – Title VI – Equity Analysis 88
Fall 2020 Service Changes 109

Appendix I – FTA Triennial Title VI Findings *146*

Lista de figuras

Figure 1. DCTA Service Area Context. 6
Figure 2. Population Density by Census Tract with DCTA Fixed Routes. 7
Figure 3. Persons with Disability. 10
Figure 4. Population 65 Years and Older. 11
Figure 5. DCTA's Title VI Notice 12
Figure 6. Limited English-Speaking Households – All Languages 23
Figure 7. Limited English-Speaking Households – Spanish Language 24
Figure 8. Limited English-Speaking Households – Indo-European Languages 25
Figure 9. Limited English-Speaking Households – Asian and Pacific Island Languages. 26
Figure 10. Limited English-Speaking Households – Other Languages 27
Figure 11. Minority Population. 38
Figure 12. Poverty Status 39

Lista de tablas

Table 1. LEP Household Percentages by Primary Household Language. 20
Table 2. Board of Directors Racial Makeup. 32
Table 3. Community Advisory Team – 2021 Membership Racial Makeup. 33
Table 4. Social Services Agency Roundtable – February 2022 Meeting Attendance Responses 33
Table 5. Desired Minimum Service Span 35
Table 6. Existing Fixed-Route Service Frequencies 36

1. Introducción

Esta actualización del Programa del Título VI de la Autoridad de Transporte del Condado de Denton (Denton County Transportation Authority, DCTA) ha sido elaborada para garantizar que el nivel y la calidad de los servicios prestados por la DCTA se brinden de modo no discriminatorio y que se ofrezca la oportunidad de una participación plena y justa a todos los pasajeros de la DCTA y a otros miembros de la comunidad, independientemente de su raza, color, nacionalidad o ingresos. Además, a través de este programa, la DCTA ha evaluado la necesidad de contar con servicios y materiales para personas cuyo idioma principal no es el inglés y que tienen una capacidad limitada para leer, escribir, hablar o comprender el idioma inglés.

El programa definido aquí incluye todos los elementos que se le exigen a un prestador de servicios de transporte que opera en un área urbana de 200,000 o más habitantes con menos de 50 vehículos en operación en horario pico de conformidad con el artículo 4 del capítulo IV de la circular 4702.1B de asesoramiento de la Administración Federal de Transporte (Federal Transit Administration, FTA). Este programa reemplaza al Programa del Título VI anterior de la DCTA, está vigente desde el 1 de junio de 2022, adoptado el 28 de abril de 2022, y aborda las actividades desde junio de 2019. El documento se redactó con datos suministrados por la Oficina del Censo de EE. UU. (United States Census Bureau), el Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (North Central Texas Council of Governments, NCTCOG) y encuestas comunitarias realizadas por la DCTA. El personal de operaciones de la DCTA, los interesados de la comunidad y los pasajeros han suministrado datos anecdóticos. En el apéndice A, se presenta documentación de la revisión y la aprobación de este Programa del Título VI por parte del directorio de la DCTA.

Compromiso de la DCTA con los derechos civiles

La DCTA se compromete, como cuestión de principios, política y práctica, a garantizar que a nadie se le impida participar, se le nieguen los beneficios o se lo discrimine en la recepción de cualquiera de los servicios de la DCTA por motivos de raza, color o nacionalidad. El contenido de este programa se preparó de conformidad con el artículo 601 del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, decreto ejecutivo 13166 (Mejora del Acceso a los Servicios para las Personas con Dominio Limitado del Inglés [Limited English Proficiency, LEP]), y la circular 4702.1B de la Administración Federal de Transporte (FTA), con fecha el 1 de octubre de 2012:

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, según sus modificaciones, protege a todas las personas dentro de Estados Unidos contra la exclusión en la participación, la denegación de beneficios o cualquier otro tipo de discriminación por motivos de raza, color o nacionalidad en cualquier programa o actividad que reciba asistencia financiera federal del Departamento de Transporte de EE. UU. (U.S. Department of Transportation, USDOT).

Como destinatario directo y regular de fondos federales en virtud de los programas de la FTA y el USDOT, y de conformidad con los requisitos federales mencionados arriba, la DCTA entiende claramente su responsabilidad y obligación de garantizar el acceso igualitario y la oportunidad de participación en el proceso de planificación y toma de decisiones. Dichas responsabilidades y obligaciones garantizan que ocurra lo siguiente:

- Que los beneficios de sus servicios de transporte sean repartidos igualitariamente en el área de servicio.
- Que el nivel y la calidad de los servicios de transporte sean suficientes para brindar acceso igualitario a todos los pasajeros en su área de servicio.
- Que a nadie se le impida participar en el proceso de planificación y desarrollo de servicios de la DCTA.
- Que las decisiones sobre cambios en los servicios o las ubicaciones de las instalaciones se tomen sin considerar la raza, el color ni la nacionalidad.
- Que el desarrollo y la renovación urbanos, que benefician a la comunidad, no se obtengan de forma injustificada mediante la asignación desproporcionada de cargas sanitarias y medioambientales adversas sobre una población minoritaria.
- Que haya un programa vigente para la subsanación de cualquier hecho de discriminación, ya sea intencional o no.

La DCTA invita al público a participar de forma regular en el desarrollo de sus programas y políticas, incluido el Programa del Título VI, el Programa de Participación Pública, el Programa para Personas con Dominio Limitado del Inglés y sus estándares de servicio y desempeño.

Descripción general de la agencia

La legislatura de Texas creó la DCTA en 2001 con el objetivo de acelerar las soluciones de transporte fundamentales para la reducción de las congestiones de tránsito y la mejora de la calidad del aire y, al mismo tiempo, el fomento de un crecimiento y desarrollo ordenados y la mejora de la calidad de vida de los residentes actuales y futuros del condado de Denton, Texas. Con la autorización del 70 % de los votantes del condado de Denton en 2002 y el financiamiento en 2003 mediante un impuesto sobre las ventas específico en Denton, Lewisville y Highland Village, la DCTA completó su plan inicial de servicios en 2011. En marzo de 2012, la agencia adoptó su plan actualizado de servicios para incluir mejoras en todo el sistema que potenciaran las inversiones iniciales y respondieran a las necesidades asociadas con el crecimiento futuro. En marzo de 2012, la agencia adoptó estándares generales sobre el desempeño y el diseño para orientar los cambios futuros en los servicios, las inversiones de capital y las ampliaciones del sistema. En 2020 y 2021, la agencia eliminó varias rutas fijas y expandió de forma significativa su cobertura mediante la implementación del nuevo servicio a pedido, GoZone. En la figura 1, se muestra el área urbanizada (urbanized area, UZA) de la DCTA de 2010 (Denton-Lewisville) y las UZA adyacentes. En la figura 2, se muestra la densidad de población dentro de los condados de Denton y Collin según los grupos de bloques del censo de EE. UU.[1].

[1] Para los fines de este documento, el área de servicio de la DCTA se define como la totalidad de los condados de Denton y Collin.

Figura 1. Contexto del área de servicio de la DCTA

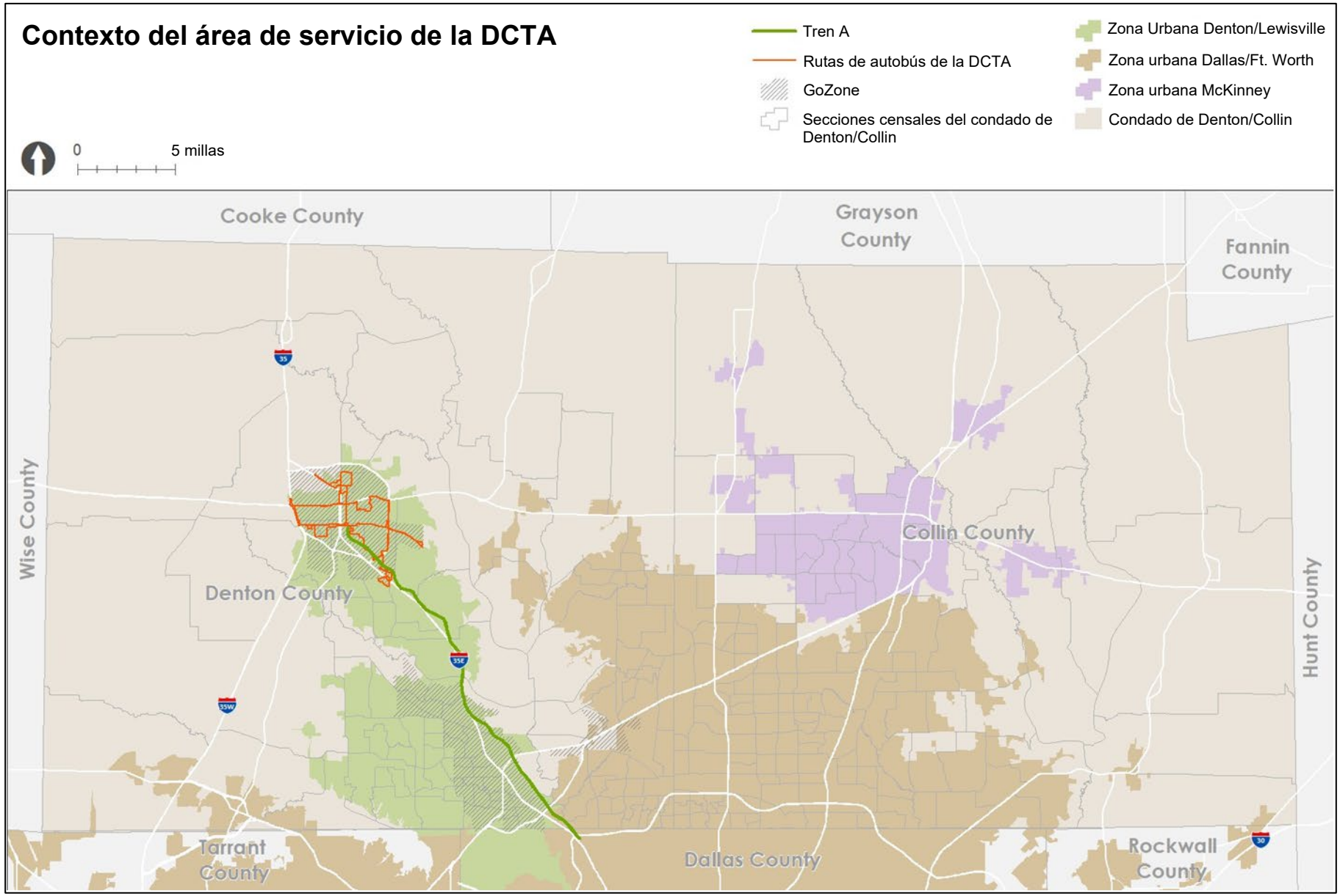
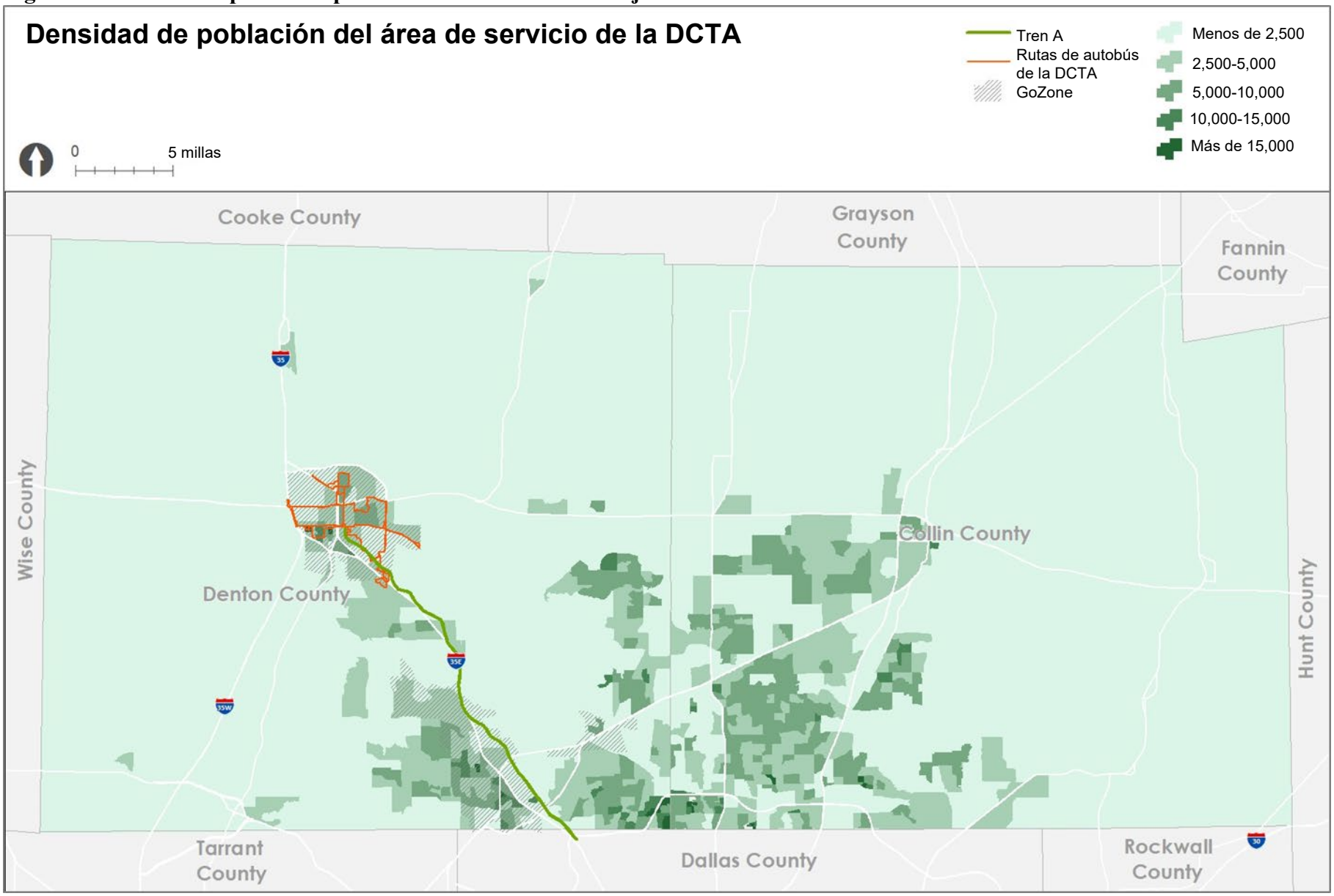


Figura 2. Densidad de población por sección censal con rutas fijas de la DCTA



Descripción general del sistema

La DCTA presta servicios de transporte dentro de los condados de Denton y Collin. La DCTA opera ocho rutas fijas, un sistema de tren de cercanías de 21 millas, servicios zonales a pedido, servicios de conexión con paradas limitadas, servicios de paratránsito de respuesta ante la demanda y servicios de viaje compartido en camioneta. La DCTA también administra servicios por contrato con University of North Texas (UNT) y las ciudades de Frisco y Coppell. Durante el pico de servicio, 31 autobuses, 4 trenes y 175 empleados y trabajadores contratados por la DCTA transportan a casi un millón de pasajeros al año. El sistema de transporte presta servicios a tres institutos y universidades, se conecta con las redes de transporte regionales y presta servicios a centros clave de trabajo, atención médica y del gobierno.

Servicios locales de ruta fija

La DCTA opera ocho rutas fijas en Denton. Las rutas funcionan de lunes a sábado. En Denton, las frecuencias pico varían según la ruta (de 30 a 45 minutos) y fuera de horario pico (de 40 a 60 minutos) varían por ruta.

Servicio de tren de cercanías

El tren A, la línea de tren de cercanías de la DCTA, funciona de lunes a sábados, con excepción de los feriados, y conecta seis estaciones de tren, incluida una estación que la DCTA comparte con el sistema Dallas Area Rapid Transit (DART). El tren A, con un promedio aproximado de 500 pasajeros[2] por día, tiene una frecuencia de 30 minutos en hora pico y de aproximadamente 60 minutos fuera del horario pico.

Servicios zonales a pedido

La DCTA se ha asociado con Via para brindar dos zonas de servicios a pedido, conocidas como GoZones. La GoZone de Denton brinda servicios en Denton con conexiones a destinos clave como Golden Triangle Mall, Downtown Denton Transit Center y Rayzor Ranch Marketplace. La GoZone de Lewisville/Highland Village conecta a los residentes con centros comerciales y de recreación importantes de Lewisville como Music City Mall Lewisville, Wayne Ferguson Plaza y Lewisville Towne Crossing. Las GoZones de Denton y Lewisville/Highland Village funcionan de lunes a jueves de 5 a. m. a 10 p. m., viernes de 5 a. m. a 11 p. m., sábados de 8 a. m. a 11 p. m. y los domingos/feriados importantes de 8 a. m. a 6 p. m. Para la seguridad nocturna, la DCTA ofrece el programa "Viaje a casa garantizado" (Guaranteed Ride Home) de GoZone que permite viajar desde la estación de DART Trinity Mills a cualquier destino de GoZone entre las 10 p. m. a 1 a. m. de lunes a jueves y entre las 11 p. m. a las 2 a. m. los viernes y sábados.

Servicio de traslado con paradas limitadas

En septiembre de 2016, la DCTA lanzó North Texas Xpress junto con Trinity Metro, que funciona de lunes a viernes. Esta ruta funciona dos veces al día los días de semana y aproximadamente de 6 a. m. a 5 p. m. (con excepción de los feriados importantes). El servicio de traslado de cercanías para personas que viajan diariamente a sus lugares de trabajo cubre varios puntos a lo largo del corredor de la I-35W, tiene dos opciones para estacionar vehículos privados y tomarse el transporte público, y conecta centros de trabajo. El servicio de traslado de cercanías con paradas limitadas permite conectarse con Trinity Railway Express (TRE), el traslado del Campus de University of North Texas (UNT) y las rutas fijas locales de la DCTA.

[2] Aproximadamente 1,500 pasajeros al día antes de la pandemia por COVID-19.

Servicios de respuesta ante la demanda según la Ley de Estadounidenses con Discapacidades

La DCTA brinda servicios de paratránsito de conformidad con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA) en Denton y Lewisville, y servicios de respuesta ante la demanda para ancianos y personas con discapacidades en Denton, Lewisville y Highland Village. En la figura 3, se muestra el porcentaje de la población con discapacidades y, en la figura 4, se muestra el porcentaje de la población con 65 años o más.

Viajes compartidos en camioneta

La DCTA subsidia parcialmente el servicio de viajes compartidos en camioneta mensual para grupos de 6 a 15 personas que hacen viajes que comienzan o terminan en los condados de Denton o Wise. La DCTA también ofrece un programa de "Viaje a casa garantizado" para los que usan las camionetas compartidas. Este programa ofrece un viaje a casa subsidiado a la persona en caso de emergencia o por tener que quedarse tiempo extra de forma inesperada el día que esa persona fue al trabajo en la camioneta compartida.

Servicios por contrato

La DCTA opera servicios por contrato para los sistemas de traslado en los campus, junto con UNT que ofrece conexiones con el sistema de autobús de ruta fija local y el tren A. El servicio de traslado de UNT incluye 12 rutas que funcionan en Denton de lunes a viernes durante el año académico. El servicio es limitado los sábados y domingos, y durante los recesos de invierno y verano. Los sistemas de traslado con los campus están abiertos al público general con la tarifa correspondiente. La DCTA también está asociada con Lyft y UNT para ofrecerles a los estudiantes, a los profesores y al personal viajes gratis en el campus desde las 2 a. m. a las 7 a. m., todos los días.

En octubre de 2019, la DCTA, en asociación con la ciudad de Coppell y Lyft, brinda a los empleados locales transporte de primera y última milla ofreciéndoles viajes con descuento de Lyft desde varias paradas de transporte público a destinos dentro de las zonas de fuerza laboral adecuadas. Los empleados pueden usar este servicio diariamente de 4 a. m. a 12 a. m. (medianoche), con excepción de los feriados importantes.

De parte de la ciudad de Frisco, la DCTA ofrece un servicio de transporte de respuesta ante la demanda de acera a acera, además de servicios subsidiados de taxi, para residentes elegibles de Frisco que viajen dentro de Frisco y a determinadas secciones en la ciudad de Plano. El servicio funciona de lunes a viernes de 6 a. m. a 6 p. m., con excepción de los feriados importantes.

Figura 3. Personas con discapacidades

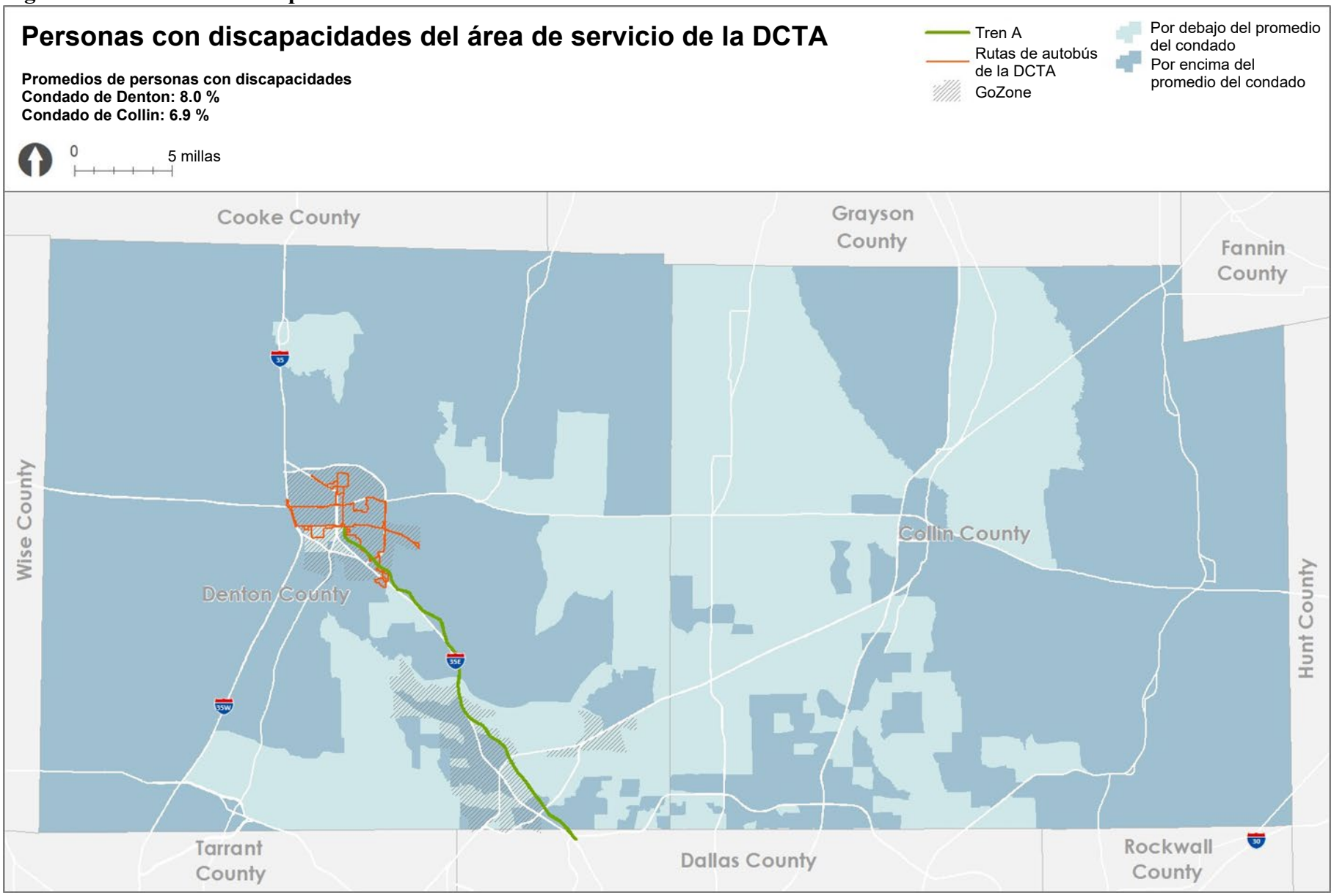
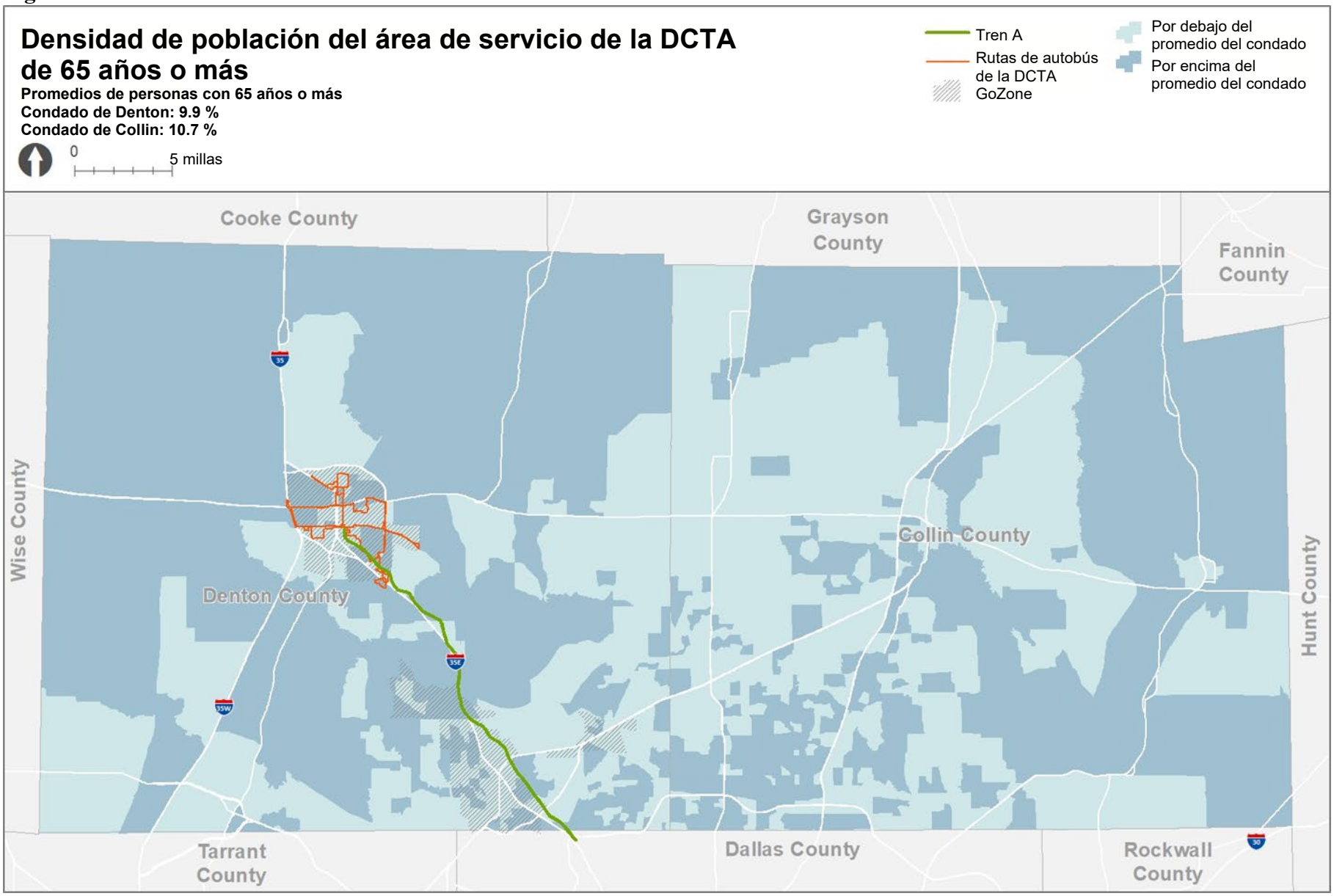


Figura 4. Población de 65 años o más



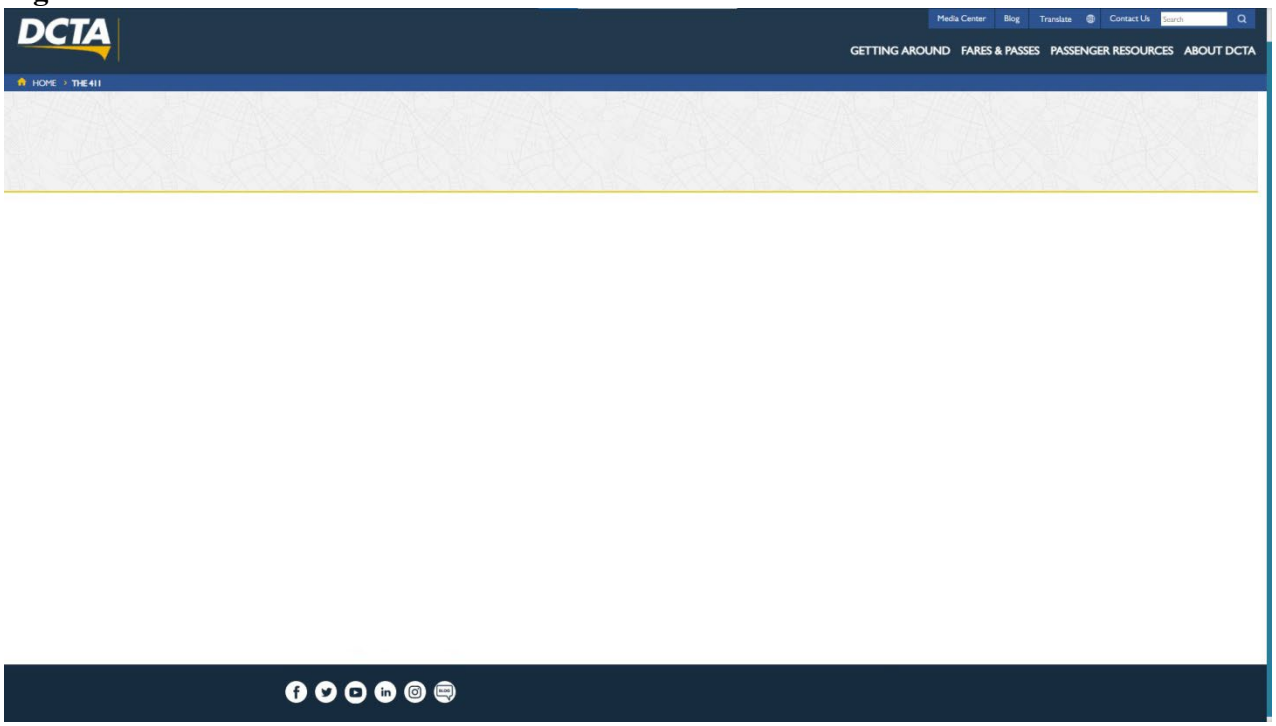
2. Requisitos generales del Título VI

En esta sección, se presentan los esfuerzos de la DCTA para cumplir con los requisitos generales del Título VI. Se incluye una descripción de lo siguiente: el aviso al público sobre el Programa del Título VI de la DCTA; los procedimientos de quejas de la agencia de transporte; el Plan de Participación Pública; el Plan para Personas con LEP, su programa y sus actividades; una descripción general de los órganos de toma de decisiones de la DCTA; y documentación sobre las políticas de cumplimiento de los subdestinatarios.

Aviso al público

Para informar a los pasajeros de la DCTA y al público general sobre el compromiso de la agencia con el cumplimiento del Título VI y el derecho del público de presentar un reclamo por la violación de derechos civiles, la DCTA publica la siguiente declaración en inglés, español y Hakha Chin en su sitio web, en el centro de transporte, en las estaciones de tren y en su flota de autobuses. En la figura 5, se muestra el aviso de la DCTA sobre el Título VI (también presentado en el apéndice B y puesto a disposición del público en el sitio web de la DCTA: https://www.dcta.net/rider-info/411/title-vi).

Figura 5. Aviso de la DCTA sobre la Política del Título VI



Procedimiento de quejas por discriminación

La DCTA ha establecido un proceso de presentación de quejas para los pasajeros en virtud del Título VI. Toda persona que considere haber sido víctima de discriminación por motivos de raza, color o nacionalidad por la DCTA o por los conductores contratados puede completar y presentar un formulario de queja en virtud del Título VI, disponible en la oficina administrativa de la DCTA, el Centro de Transporte para el Centro de Denton (Downtown Denton Transit Center, DDTC), o en el sitio web de la DCTA, https://www.dcta.net/contact-us/title-vi-complaint. En el apéndice C, se presentan copias del procedimiento y el formulario de quejas de la DCTA en inglés, español y Hakha Chin.

La DCTA recomienda que las quejas se presenten lo antes posible. La DCTA procesará las quejas que se envíen y las investigará hasta 180 días después del presunto incidente. Al recibir la queja, la DCTA la revisará y enviará al demandante un acuse de recibo dentro de los diez días hábiles siguientes para informarle si la DCTA investigará la queja.

Las quejas se pueden presentar por escrito con el formulario de queja en virtud del Título VI o por teléfono llamando al 972-221-4600. Los formularios de queja completados deben enviarse a la oficina administrativa de la DCTA, P.O. Box 96, Lewisville, Texas 75067. Las quejas también pueden presentarse directamente en la Oficina de Derechos Civiles de la FTA, 1200 New Jersey Avenue SE, Washington, DC 20590, o en la División de Transporte Público del Departamento de Transporte de Texas, con atención a: Title VI, 125 East 11th Street, Austin, TX 78701.

La DCTA tiene hasta 30 días para investigar la queja. Si se necesita más información para resolver el caso, la DCTA podrá contactar al demandante. El demandante tiene 30 días desde la fecha de la carta para enviar la información solicitada al investigador asignado al caso, o este podrá desestimarse administrativamente. Los casos también pueden desestimarse administrativamente si el demandante ya no desea avanzar con el proceso.

El coordinador del Título VI de la DCTA lleva adelante todas las investigaciones junto con el Departamento de Operaciones y el asesor legal. La investigación puede incluir entrevistas sobre la queja con todas las partes afectadas para determinar el problema. El demandante y las otras partes involucradas pueden ser representados por un abogado o por otro representante de su elección y, en el transcurso de la investigación, podrán traer testigos y presentar declaraciones y pruebas.

En función de la información recibida y presentada durante la investigación, el coordinador del Título VI redactará un informe de investigación para ser entregado al presidente/director ejecutivo de la DCTA, quien tomará una determinación.

Cuando se tome la determinación final, el demandante recibirá una carta donde le informarán la decisión final. La carta puede ser de conclusiones o de cierre. En una carta de cierre, se resumen los alegatos y se declara que el caso se cerrará porque no hubo una violación del Título VI. También incluye información sobre el derecho del demandante de apelar la decisión dentro de un plazo de 10 días. En una carta de conclusiones, se resumen los alegatos y las entrevistas sobre el presunto incidente y se explica qué acciones disciplinarias, capacitación adicional del personal involucrado u otras medidas se tomarán, además del derecho de apelar la decisión dentro de un plazo de 10 días.

Si el demandante presenta de forma simultánea una queja ante la DCTA y ante un organismo externo, como

el gobierno estatal o federal, la jurisdicción y la investigación de la agencia externa tendrán prioridad.

La DCTA lleva una lista de todas las investigaciones activas que se realizan de forma interna o por agencias externas, incluidas las demandas y las quejas contra la DCTA sobre discriminación por motivos de raza, color o nacionalidad. Esta lista incluye la fecha de presentación de la investigación, demanda o queja relacionada con el transporte en virtud del Título VI; un resumen de los alegatos; el estado de la investigación, demanda o queja; y las medidas tomadas por la DCTA en respuesta o las conclusiones finales sobre la investigación, demanda o queja.

La DCTA no recibió quejas en virtud del Título VI durante el período del informe. En el apéndice D, se confirma que no se enviaron quejas en este período.

Plan de Participación Pública de la DCTA

Desde el último período de informes, las actividades de participación pública de la DCTA se centraron en realizar cambios en el servicio, incluidos aquellos relacionados con el impacto de la COVID-19 y la implementación del servicio a pedido de GoZone en 2021.

De conformidad con los principios y los criterios del Plan de Participación Pública, con estas actividades se buscó generar oportunidades para fomentar la participación del público y obtener distintas opiniones, además de brindar información sobre los esfuerzos de planificación en transporte y el desarrollo de políticas de la junta. En el apéndice E, se presenta una lista de los esfuerzos de divulgación de la DCTA desde 2019.

La DCTA implementó un Plan de Participación Pública diseñado para reunir opiniones de todos los ciudadanos y fomentar la participación en el proceso de toma de decisiones de la agencia. En esta sección, se documentan los principios y los objetivos del plan, los procedimientos usados para implementar las estrategias de participación pública, las medidas de desempeño y otros detalles pertinentes.

Principios clave

El Plan de Participación Pública de la DCTA ha sido elaborado para garantizar que a nadie se le impida participar en el proceso de planificación y desarrollo de servicios de la DCTA. Este plan garantiza que ocurra lo siguiente:

- Que el público comprenda y tenga conocimiento del papel del transporte público en la comunidad.
- Que los miembros de la comunidad posiblemente afectados tengan la oportunidad adecuada de participar en las decisiones sobre una actividad o inversión sugeridas que podrían afectar el medioambiente, la comunidad o la salud.
- Que el aporte del público pueda influir en la toma de decisiones de la DCTA.
- Que las inquietudes de todos los participantes implicados sean consideradas en el proceso de toma de decisiones.
- La DCTA buscará y facilitará de forma activa la participación de quienes pudieran verse afectados.

A través de un proceso público y abierto, la DCTA ha desarrollado un programa que usa distintas técnicas para fomentar y orientar los esfuerzos de participación pública y potenciar el acceso de las poblaciones minoritarias y con LEP al proceso de toma de decisiones sobre el transporte de la DCTA. El programa apunta a crear oportunidades para el diálogo con los pasajeros y las comunidades afectadas que les permitan

hacer aportes e influir en los servicios de la DCTA. El Plan de Participación Pública describe el objetivo general y los métodos de divulgación usados para llegar a los pasajeros y a los interesados.

Objetivos del programa

El Plan de Participación Pública de la DCTA busca desarrollar un proceso de participación pública proactivo que brinde información completa, avisos oportunos al público y acceso pleno del público a las decisiones clave. El plan está diseñado para impulsar la participación temprana y continua del público en el desarrollo de servicios y programas, y en la modificación de servicios o programas y otros proyectos que podrían afectar al público.

La DCTA usa distintos métodos de comunicación para concientizar al público e informarlo sobre la agencia, sus funciones, programas e iniciativas específicas. Además, la DCTA busca la participación de ciudadanos de distintos contextos, niveles de ingreso y conformación demográfica, al mismo tiempo que apunta específicamente a los residentes que suelen ser desfavorecidos en la toma de decisiones sobre transporte.

Mediante la revisión y la medición regular de desempeño, la DCTA mejora continuamente sus métodos de transporte público con el tiempo en función de los comentarios de los pasajeros y los miembros de la comunidad, en especial, de las poblaciones de bajos ingresos, minoritarias y con LEP, y de organizaciones de clientes o basadas en la comunidad.

Procedimientos de participación pública

La DCTA busca los aportes de los ciudadanos y de las partes interesadas de forma constante y regular. Como mínimo, los planes de acción de participación pública están desarrollados e implementados para hacer participar al público en el proceso de toma de decisiones en estos casos:

- Cambios importantes en el servicio de conformidad con la Política de cambios importantes en el servicio y la tarifa de la DCTA contenidos en el *apéndice G*.
- Aumentos de la tarifa, tipos de tarifa nuevos o cambios importantes en el método de pago de conformidad con la Política de cambios importantes en el servicio y la tarifa de la DCTA.
- Hitos clave en la implementación de proyectos grandes de capital.
- Desarrollo del programa anual de proyectos.
- Planificación a largo plazo.

Si bien hay umbrales mínimos para la participación pública, la DCTA tiene un historial de participación pública activa para los cambios menores en cronogramas y servicios. En la práctica, la autoridad ofrece al menos dos oportunidades cada año para debatir sobre los cambios futuros de servicio y cronograma, y las inversiones y prioridades anuales para el servicio.

La DCTA se asocia con otras agencias y organizaciones según corresponda. En el pasado, la DCTA ha usado el Plan de Participación Pública y el proceso adoptados por el Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas para cumplir los requisitos de presentación del programa de proyectos anual de la agencia. Los avisos sobre el Programa de Mejora del Transporte regional cumplen los requisitos para los avisos del Programa de Proyectos de la FTA. Además, la DCTA está asociada con ciudades miembro, centros de bienvenida y agencias de servicios sociales para potenciar el acceso a las audiencias objetivo.

El personal de la DCTA revisa todos los aportes del público que recibe. Todos los comentarios son

analizados cuidadosamente y se incorporan en los cambios y las iniciativas planificadas, en la medida de lo posible. Todos los comentarios públicos se consolidan y se entregan al directorio de la DCTA antes de la consideración y adopción de cualquier cambio importante en el servicio o las tarifas.

Medidas de desempeño

La DCTA revisa y perfecciona de forma regular el proceso de participación pública para garantizar que los objetivos y las metas del plan se logren. Luego de cada iniciativa, el personal de la DCTA revisa el proceso y los resultados, y emite informes para el directorio de la DCTA con una medición sobre la eficacia del plan. Las mediciones incluyen los siguientes aspectos, entre otros:

- ¿El público sabía que podía participar?
- ¿El público tuvo acceso a recursos e información adecuados para tener una participación significativa?
- ¿Cuántos aportes se recibieron?
- ¿Qué tan pertinentes fueron esos aportes?
- ¿Cuántas personas participaron en las reuniones?
- ¿Qué tipo de cobertura de los medios tuvo la iniciativa?
- ¿Qué tipos de métodos de divulgación se utilizaron?
- ¿Los métodos de divulgación llegaron a la audiencia objetivo?
- ¿Cómo afectaron los aportes del público la decisión final?
- ¿Qué podría haberse hecho distinto para lograr un resultado mejor?

Métodos de comunicación y participación

El enfoque de participación pública de la DCTA se ajusta según las necesidades de información de la agencia que se presenta. El director de Participación Pública y Comunicaciones determinará los métodos adecuados y desarrollará un plan de acción basado en el resultado y las metas deseadas para cada reunión pública/abierta.

La DCTA se esfuerza por brindarle al público avisos oportunos sobre las oportunidades de participación pública de la agencia. Como mínimo, las comunicaciones esenciales deben ser publicadas dos semanas antes de la primera oportunidad de participación pública. La DCTA también hará un esfuerzo conjunto para brindarle al público suficiente tiempo para realizar aportes sobre decisiones clave. Como mínimo, los canales de comunicación deben estar abiertos 21 días a partir de la primera oportunidad de participación pública.

Si bien este plazo es el objetivo de la DCTA, hay momentos en los que puede que se necesite un plazo más corto para difundir, obtener opiniones e informar las conclusiones. Esto no sustituye a los programas o estudios federales o estatales que requieran un periodo de comentarios mayor.

Los métodos de comunicación básicos incluyen los siguientes, entre otros:

- Comunicado de prensa en los medios locales
- Cartelería en autobuses y trenes
- Mensajes de correo electrónico masivos a los pasajeros e interesados
- Comunicaciones orientadas a grupos barriales y poblaciones identificadas

La DCTA desarrollará y administrará bases de datos adecuadas para garantizar el seguimiento correspondiente de los esfuerzos de divulgación.

La DCTA reconoce que el formato de reunión tradicional no es útil para todos. Por lo tanto, en general, la DCTA ofrece una o más de las siguientes oportunidades de participación: interacción personal, interacción en línea, encuestas, líneas de atención directa, reuniones abiertas y reuniones con presentaciones formales. La DCTA publica copias de cada presentación después de la reunión para que los ciudadanos e interesados puedan revisarlas y hacer nuevos comentarios.

Medios

La DCTA reconoce que los medios tienen un papel importante en el desarrollo y la continuidad de una relación con el público. Se usan los medios siempre que sea posible para publicitar eventos e iniciativas clave y para brindarle información clave al público. Se mantiene una base de datos de medios, que incluye la prensa, la televisión y la radio, para garantizar una divulgación de información eficiente y oportuna. La DCTA también toma medidas conjuntas para involucrar medios con llegada a audiencias de distintas características demográficas.

Los siguientes son algunos de los medios que usa la DCTA para brindar información sobre las iniciativas y las futuras oportunidades de participación del público, además de permitir la recepción de comentarios o mantener el diálogo:

- Medios impresos: la DCTA usa periódicos comunitarios dentro del área de servicio.
- En exteriores: la DCTA usa carteles electrónicos brindados por las ciudades miembro y publica avisos (en inglés y español) en autobuses, trenes e instalaciones de transporte.
- Sitio web: el sitio web completo de la DCTA tiene un calendario de eventos, el Plan de Participación Pública, las presentaciones correspondientes y acceso a un formulario en línea para enviar comentarios. La DCTA también usa Social Pinpoint, una herramienta de participación comunitaria basada en la web para apoyar los esfuerzos de divulgación.
- Alertas para pasajeros: la DCTA tiene casi 10,000 suscriptores para el envío de alertas para pasajeros, las cuales informan sobre oportunidades para el envío de sugerencias, cambios de servicio próximos e impactos de servicio.
- GORequest: GORequest es un sistema de envío de comentarios en línea que incluye una aplicación móvil para Apple y Android, y un formulario basado en la web. Los clientes y el personal de atención al cliente de la DCTA usan GORequest para enviar comentarios y hacerles un seguimiento, y controlar las respuestas y las solicitudes de servicio.
- Redes sociales: para comunicarse con los clientes, la DCTA usa Twitter, Facebook, YouTube, Instagram y el blog *Hop on Board*. La DCTA tiene 18,035 fans en Facebook; 6,801 seguidores en Twitter; 52 seguidores en Instagram, y 156 suscriptores en YouTube. Las pantallas de televisión en el centro de transporte muestran información para los pasajeros y datos de interés para la comunidad.
- Se usan los correos electrónicos directos a pasajeros, socios de la comunidad y otros interesados según corresponda.
- Oficina de oradores: el personal y el directorio de la DCTA desarrollan oportunidades para hablar en nombre de la organización ante interesados y grupos cívicos.
- Sesiones de información al público y reuniones abiertas: como mínimo, la DCTA celebra dos

rondas de tres reuniones públicas o abiertas cada año y según corresponda.
- Eventos comunitarios: la DCTA prepara puestos de exposición en eventos comunitarios clave.
- Audiencias públicas: la DCTA celebra audiencias públicas de forma anual para recibir comentarios durante el proceso de elaboración del presupuesto.
- Avisos legales: la DCTA usa avisos legales según sea necesario para informar sobre las oportunidades de participación pública, empleo y negocios.

En el apéndice F, se presenta un ejemplo de los avisos de las reuniones públicas.

Relaciones comunitarias

La DCTA establece relaciones habituales con partes interesadas clave, grupos comunitarios y poblaciones identificadas en toda la región para colaborar con el proceso de participación pública de la autoridad y su servicio para los clientes en virtud del Título VI y aquellos con dominio limitado de inglés. El objetivo de dichas relaciones es expandir la participación pública mediante:

- El aumento de la consciencia pública sobre el papel del transporte público en la comunidad;
- la creación y el mantenimiento de un diálogo abierto con el público;
- la garantía de una divulgación de información eficiente y oportuna; y
- la colaboración con la DCTA para identificar y comprender la composición demográfica de los grupos de pasajeros y potenciales grupos de pasajeros de la DCTA.

La DCTA mantiene una base de datos de la comunidad que incluye funcionarios electos, grupos barriales, grupos cívicos, grupos minoritarios, cámaras de comercio, agencias de servicios sociales, municipalidades y otros grupos en función de las esferas de influencia en la comunidad. Para ser agregados a la base de datos, cualquier persona u organización comunitaria puede llamar al personal de Marketing y Comunicaciones de la DCTA al 972-221-4600 o enviar un correo electrónico a dctainfo@dcta.net.

Comité asesor comunitario

Otro método para fomentar un diálogo frecuente y, a veces, enfocado en la comunidad es la creación de un comité asesor comunitario. La DCTA organiza reuniones trimestrales del comité asesor comunitario en Lewisville y Denton como otra forma de impulsar el diálogo público y recopilar opiniones. El comité asesor comunitario actúa como foro para el intercambio de información entre la DCTA, sus pasajeros y la comunidad sobre asuntos relacionados con el transporte y los programas y servicios de la DCTA.

Si bien se recomiendan reuniones trimestrales, el comité asesor comunitario definirá la frecuencia de las reuniones, que deberán celebrarse en lugares con acceso mediante transporte público.

La membresía está abierta al público en general y la DCTA difunde la información sobre reuniones de forma habitual para atraer participantes nuevos. Actualmente, entre los participantes hay pasajeros, defensores del transporte público, representantes de universidades locales y miembros de organizaciones de servicios sociales.

Plan para Personas con Dominio Limitado del Inglés

El Plan para Personas con LEP de la DCTA responde a la obligación de la agencia, como receptora de asistencia financiera federal, de atender las necesidades de las personas con conocimiento limitado del inglés. El decreto ejecutivo 13166, titulado *Mejora del Acceso a los Servicios para las Personas con LEP*,

establece que la prestación de servicios diferenciados en función de la incapacidad de hablar, leer, escribir o comprender inglés de una persona es un tipo de discriminación por nacionalidad. Este decreto rige sobre todas las agencias estatales y locales que reciben fondos federales, incluida la DCTA. La DCTA recibe asistencia federal a través del DOT de EE. UU., que incluye la FTA, la Administración Federal de Ferrocarriles (Federal Railroad Administration) y la Administración Federal de Autopistas (Federal Highway Administration).

La DCTA ha desarrollado este Plan para Personas con LEP como parte de su Programa del Título VI con el objetivo de identificar mecanismos razonables para brindar asistencia lingüística a las personas con LEP que desean acceder a los servicios prestados por la DCTA. Según lo establecido en el decreto ejecutivo 13166, las personas con LEP no hablan inglés como su idioma primario y tienen una capacidad 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 mediante un análisis de cuatro factores para determinar los servicios idiomáticos específicos que necesitan los pasajeros de la agencia de transporte y los métodos adecuados para la participación de aquellos con LEP. Este análisis ayuda a la DCTA a determinar si se comunica de forma eficaz con las personas con LEP y si cumple con la planificación de acceso idiomático y el desarrollo de información para los pasajeros.

El análisis de cuatro factores es una evaluación local delineada por el DOT de EE. UU. que estudia:

1. El número o la proporción de personas con LEP que cumplen los requisitos para recibir servicios o que puede haber en la zona de operación de la DCTA.
2. La frecuencia con la que las personas con LEP entran en contacto con servicios y programas de la DCTA.
3. La naturaleza y la importancia de los servicios y los programas de la DCTA en las vidas de las personas.
4. Los recursos disponibles de la DCTA para la divulgación para personas con LEP, y los costos asociados.

Para los fines de este plan, los grupos con LEP con importancia estadística son personas con el mismo idioma primario, que constituyen el 2 % o más del área de servicio de la DCTA (según lo definido en la sección “Descripción general de la agencia”) y que tienen LEP. Además, de conformidad con la disposición de protección legal de la circular 4702.1B de la FTA, la DCTA ofrece la traducción de documentos vitales por escrito (definidos en el análisis sobre el factor 1 abajo) para cada uno de los grupos con LEP que cumple los requisitos y que constituye el 5 % o 1,000 personas, lo que sea menor, de la población total atendida o que puede estar en la zona de operación o verse afectada. En función del análisis de cuatro factores desarrollado en mayor detalle a continuación, la DCTA ha identificado a los hispanohablantes como un grupo de población que cumple los requisitos en el área del servicio, además de las personas que hablan Hakha Chin en el área de servicio de Lewisville, TX.

Factor 1: el número y la proporción de personas con LEP que reciben servicios o que están dentro de la población de servicio que cumple los requisitos.

Según lo que se define en la sección “Descripción general de la agencia”, para los fines de este documento, el área de servicio de la DCTA incluye la totalidad de los condados de Denton y Collin, en tanto los servicios de ruta fija estén concentrados dentro de las ciudades de Denton, Lewisville y Highland Village según el

área urbanizada de Denton/Lewisville. El tren A tiene una estación terminal en Carrollton, que ofrece alternativas de trasbordo para continuar hasta Downtown Dallas y otras conexiones con el tren ligero Dallas Area Rapid Transit (DART) y los servicios de autobús. El North Texas Xpress, a cargo de la DCTA, incluye un servicio ininterrumpido desde Trinity Metro North Park and Ride hasta Downtown Denton Transit Center (DDTC), con varias paradas en Denton. Según el contrato con la ciudad de Frisco, la DCTA opera un servicio de transporte de respuesta ante la demanda de acera a acera para residentes que cumplen los requisitos en Frisco, para hacer viajes dentro de Frisco, además de determinadas secciones de la ciudad de Plano.

El perfil demográfico de la DCTA se estableció mediante el uso de las siguientes fuentes:

- Revisión de los datos del censo de EE. UU.: En una revisión de los datos calculados a cinco años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (American Community Survey, ACS) de 2019, se identificó una representación con importancia estadística de grupos familiares hispanohablantes con dominio limitado del inglés en el condado de Denton, el condado de Collin, Denton (la ciudad) y en Lewisville, así como también los grupos familiares de habla asiática y de las islas del Pacífico con dominio limitado del inglés en el condado de Denton, el condado de Collin, Frisco y Lewisville. En la tabla 1, se presenta el porcentaje del total de grupos familiares en cada zona geográfica que se identifican como personas con LEP, organizado por idioma principal dentro del grupo familiar.

Tabla 1. Porcentaje de grupos familiares con LEP según el idioma principal dentro del grupo familiar

Zona geográfica		Español	Otro idioma indoeuropeo	Idiomas asiáticos y de las islas del Pacífico	Otros idiomas
Ciudades clave	Denton	7.5 %	1.1 %	1.9 %	0.4 %
	Frisco*	1.5 %	0.9 %	2.2 %	0.0 %
	Highland Village	0.6 %	0.0 %	0.3 %	0.0 %
	Lewisville	11.1 %	0.6 %	5.4 %	0.0 %
Totales del condado	Condado de Denton	5.8 %	1.8 %	4.5 %	0.5 %
	Condado de Collin	7.5 %	0.9 %	3.7 %	0.2 %

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., cálculos a 5 años de la ACS 2019
Nota: Las ciudades clave constituyen una parte de los condados de Denton o Collin, por lo tanto, los totales de las ciudades no se suman en los totales de condado.
** Los límites de Frisco cruzan los límites del condado, de modo que la ciudad está dentro de los condados de Denton y de Collin.*

- Revisión de los datos de la encuesta de la DCTA: la DCTA realiza una encuesta semestral entre sus clientes para medir el desempeño del sistema, recopilar opiniones sobre las iniciativas y las prioridades del servicio, y comprender la composición demográfica de sus clientes. En los datos de la encuesta de 2019, el inglés y el español fueron los idiomas predominantes hablados por los clientes de la DCTA. Casi el 7 % de los clientes en 2019 indicaron que el español era su idioma principal. Los otros idiomas informados mediante la encuesta fueron el Hakha Chin (0.06 %) y el inglés (86 %).
- Evaluación de experiencias previas: los diálogos con los conductores de transporte, los representantes de atención al cliente y el centro de llamadas de la DCTA confirmaron los encuentros frecuentes y constantes con personas hispanohablantes con un dominio del inglés bajo

o nulo. Casi siempre, la información solicitada se relaciona con rutas, cronogramas, conexiones con otros sistemas de transporte, destinos clave (comercios minoristas, servicios médicos, servicios sociales y empleadores) y tarifas.

- Los diálogos con ciudades asociadas, distritos escolares locales y partes interesadas revelaron que sus datos y experiencia señalan la necesidad de brindar información a las personas hispanohablantes en su idioma nativo. Con este conocimiento, la DCTA ha trabajado con los distritos escolares locales, la Comisión de la Fuerza Laboral de Texas y las agencias de servicios sociales para garantizar que se cubran las necesidades de estas personas, en especial aquellas con LEP.
- Las conversaciones con las autoridades de la ciudad de Lewisville revelaron otro grupo demográfico, además de las personas hispanohablantes, que cumple los requisitos mínimos de protección legal. Más de 3,500 refugiados chin de Birmania se han reubicado en Lewisville con la asistencia de Catholic Charities. Si bien representan una porción pequeña de la población de Lewisville, la mayoría no tiene vehículo y es probable que necesite el transporte público. La DCTA trabaja de cerca con la ciudad de Lewisville para brindar información sobre el transporte y los recursos personalizados. La DCTA usó una empresa de traducción para todas las traducciones y se comunica con Catholic Charities y con la ciudad de Lewisville para las traducciones, según sea necesario. Todos los documentos importantes de la DCTA están traducidos al Hakha Chin y están disponibles para su descarga. Para los fines de este documento, por documentos clave se entiende lo siguiente:
    - Todas las guías de ruta de autobús, el tren A y los servicios a pedido de la agencia.
    - La información sobre el Título VI, incluido el Programa del Título VI, las políticas, los procedimientos y el formulario de queja de la DCTA.
    - La información sobre el servicio Access, incluidas las políticas, los procedimientos y las solicitudes.

El análisis realizado en el factor 1 indicó claramente la necesidad de servicios lingüísticos en español en el área de servicio y en Hakha Chin en Lewisville. El conocimiento adicional sobre la ubicación de las poblaciones con LEP en el área de servicio también es útil. Desde la figura 6 hasta la figura 10, se presentan referencias espaciales sobre la ubicación de los grupos familiares con LEP dentro del área de servicio de la DCTA.

Factor 2: la frecuencia con la que las personas con LEP entran en contacto con servicios, programas y actividades de la DCTA.

Hay muchos lugares donde los miembros de la población con LEP pueden encontrarse con los servicios de la DCTA. Una parte importante del desarrollo del Plan de Acceso al Idioma de la DCTA es evaluar los puntos de contacto principales.

Los diálogos con los conductores de transporte, los representantes de atención al cliente y el centro de llamadas de la agencia de la DCTA informan interacciones frecuentes con personas que solo hablan español. Estas personas son usuarios frecuentes de los servicios de ruta fija y de respuesta ante la demanda de la DCTA. Si bien las interacciones con otras personas que están aisladas lingüísticamente (pero que no hablan español) son pocas, hay algunos casos. Los dialectos de Medio Oriente, Asia y África son los casos que le siguen en nivel de frecuencia.

La DCTA organiza debates y oportunidades de participación de forma regular en las instalaciones de la

DCTA y en otros lugares públicos durante los cambios de servicio o para recopilar comentarios sobre la prestación del servicio.

En función del factor 2 y de los diálogos mencionados, no se identificaron más idiomas ni grupos de poblaciones importantes que cumplieran los requisitos para participar (además de aquellos identificados por el factor 1, español y Hakha Chin).

Figura 6. Grupos familiares con dominio limitado del inglés: todos los idiomas.

Figura 7. Grupos familiares con dominio limitado del inglés: idioma español.

Figura 8. Grupos familiares con dominio limitado del inglés: idiomas indoeuropeos.

Figura 9. Grupos familiares con dominio limitado del inglés: idiomas asiáticos y de las islas del Pacífico.

Figura 10. Grupos familiares con dominio limitado del inglés: otros idiomas.

Factor 3: la importancia de los programas, las actividades y los servicios de la DCTA para las personas con LEP.

El acceso a los servicios prestados por la DCTA, en rutas fijas y a pedido, es fundamental para la vida de muchas personas en el área. Muchos dependen de los servicios de ruta fija de la DCTA para acceder al trabajo, la educación y los servicios sociales básicos. Dada la naturaleza esencial de los servicios prestados por la DCTA, la agencia de transporte debe tomar todas las medidas posibles para garantizar que el idioma no sea una barrera para tener acceso al sistema.

Mediante la divulgación y las encuestas de satisfacción de la comunidad y de los pasajeros realizadas por la agencia, la DCTA ha determinado que los servicios de transporte de la agencia a menudo son el medio de transporte principal para las poblaciones con LEP. La siguiente es parte de la información fundamental que puede afectar el acceso al transporte de dichas poblaciones:

- guías de ruta
- información de tarifas y pagos (según lo indicado en las guías de ruta)
- procedimientos, solicitudes y políticas del servicio GoZone para smartphones
- avisos sobre el Título VI
- procedimientos y formulario de queja en virtud del Título VI

Según el perfil demográfico del área de servicio de la DCTA, las personas que hablan español son la única población con LEP identificada como grupo con LEP de importancia estadística según los límites de la DCTA para idiomas significativos (un grupo de idioma que abarca el 2 % o más del área de servicio de la DCTA y que tiene LEP) en todo el área de servicio. Todos los documentos de arriba están disponibles en español.

Factor 4: los recursos para personas con LEP disponibles de la DCTA y los costos.

La DCTA evaluó sus recursos para brindar asistencia a personas con LEP, incluido el costo de la traducción e impresión de materiales adicionales y la identificación de materiales e información que debe ofrecerse en otros idiomas de forma inmediata. También se consideró la cantidad de capacitación de personal y conductores de vehículos que se necesita.

Debido al tamaño reducido de la agencia y sus recursos limitados, la DCTA ha colaborado con organizaciones comunitarias y agencias de servicios sociales para brindar asistencia para personas con LEP. Dichas agencias incluyen el Distrito Escolar Independiente (Independent School District, ISD) de Lewisville, el ISD de Denton, el ISD de Carrollton/Farmers Branch, el ISD de Lake Dallas, UNT, Texas Woman's University, NCTC, 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, Southeast Denton Neighborhood Association, My Health My Resources (MHMR) del condado de Denton, las Oficinas para Servicios de Veteranos (Veterans Services Offices) en los condados de Denton y Collin, Christian Community Action y Our Daily Bread.

Estas organizaciones ayudan con la divulgación de información impresa, la capacitación en viajes y la identificación y participación conjunta en oportunidades educativas y de divulgación para mejorar el acceso de las personas con LEP.

La DCTA minimiza los costos anuales mediante la impresión de materiales en inglés y en español. Además,

ofrece los materiales en Hakha Chin en un formato digital que puede ser impreso. El sitio web de la DCTA utiliza Google Translate, que permite la traducción del contenido del sitio web a 17 idiomas, incluido el español, y es gratis para la DCTA y sus clientes. La DCTA revisa sus gastos y presupuestos de traducción de forma acorde en cada año fiscal.

Actividades y el Programa para Personas con LEP

A partir de nuestro análisis de cuatro factores, la DCTA determinó que, además de brindar materiales de divulgación en español y documentos clave en Hakha Chin, se necesitan servicios adicionales para ayudar a otras poblaciones con LEP dentro de la región.

Como resultado, el Programa para Personas con LEP de la DCTA define cómo identificar a una persona que puede necesitar asistencia lingüística, las formas en que se puede brindar esa asistencia, la capacitación del personal que puede ser necesaria y cómo notificar a las personas con LEP que hay asistencia disponible. Los siguientes son algunos métodos que permiten determinar la necesidad de asistencia:

- Examen de registros para consultar la recepción de solicitudes de asistencia lingüística en el pasado, ya sea en reuniones o por teléfono, con el objetivo de determinar si la asistencia lingüística puede ser necesaria en el futuro.
- Una mesa de bienvenida en todos los eventos patrocinados por la DCTA, para que un miembro del personal reciba a los participantes a medida que llegan. Al entablar una conversación informal con los participantes, es posible medir la capacidad de cada uno de los asistentes de hablar y comprender el inglés.
- Quizá no podrán abordarse las necesidades de asistencia de traducción para las personas que se identifican como individuos con dominio limitado del inglés en ese evento específico, pero le servirá a la DCTA para identificar necesidades de asistencia lingüística en eventos futuros. Las oportunidades de participación futuras se ofrecerán a estas personas por teléfono con un intérprete o por medios escritos en su idioma nativo.
- Tener tarjetas de identificación de idiomas en todos los vehículos de transporte para ayudar a los conductores a identificar las necesidades de asistencia lingüística de los pasajeros. En caso de encontrarse con dichas personas, se les indicará a los conductores que intenten obtener información de contacto para el gerente de operaciones, quien podrá hacer el seguimiento con los servicios de Language Line.
- Contratar empleados bilingües de forma activa.
- Los despachadores y los encargados de cronogramas también tendrán tarjetas de identificación de idiomas para identificar correctamente el idioma nativo de cualquier persona con LEP que se encuentren, en persona o por teléfono. Si se encuentran con estas personas, los despachadores y los encargados de cronogramas tienen instrucciones sobre cómo usar los servicios de Language Line.
- Habrá tarjetas de identificación de idiomas en el Centro de Transporte para el Centro de Denton (DDTC) y en la recepción de la sede central. Es de particular importancia que los representantes de atención al cliente tengan estas tarjetas disponibles, ya que la estación recibe al sistema de transporte local y a la red regional de ferrocarriles. Los empleados de ambos lugares han recibido instrucciones sobre cómo usar los servicios de Language Line para ayudar a las personas con LEP.
- Hay contenido específico en Internet sobre los Programas de Dominio Limitado del Inglés y del Título VI de la DCTA en las siguientes direcciones:

- Título VI: https://www.dcta.net/rider-info/411/title-vi
- LEP: https://www.dcta.net/rider-info/411/limited-english-proficiency-plan

Medidas de asistencia lingüística

Los hablantes de español y Hakha Chin con LEP fueron identificados como poblaciones con importancia estadística que necesitan tener acceso a información clave en sus idiomas nativos. La DCTA tomará las siguientes medidas para garantizar el acceso de dichas personas y otras con LEP:

- Hay servicios de traducción disponibles en todas las reuniones públicas a pedido por anticipado. Esta información se incluye en los avisos de las reuniones.
- Hay tarjetas de identificación de idiomas en todo momento en los vehículos de la DCTA, en el DDTC y en las oficinas administrativas del sistema de transporte donde se venden boletos o se reparte información.
- La Política del Título VI, el formulario de queja y el Plan para Personas con LEP de la DCTA están publicados en el sitio web de la agencia, en www.RideDCTA.net.
- La DCTA publica versiones traducidas del aviso sobre el Título VI junto con la versión en inglés en todos los vehículos de la DCTA y en el DDTC.
- La DCTA ofrece versiones traducidas de información y documentos clave de la agencia necesarios para que los pasajeros usen de manera eficaz los servicios de la DCTA.
- La DCTA ofrece medios razonables para que las personas soliciten información pública, comenten sobre los programas o los servicios de la DCTA durante el proceso de participación pública o presenten quejas ante la DCTA por los servicios o los programas.
- La DCTA toma todas las medidas razonables para contratar personal de operaciones, representantes de atención al cliente y conductores bilingües.
- Cuando se necesita un intérprete, en persona o por teléfono, el personal intenta determinar de qué idioma se trata y acceder a los servicios de asistencia lingüística mediante universidades y facultades locales, agencias de servicios sociales o a través de www.languageline.com.
- Cuando el personal prepara un documento o programa una reunión cuya población objetivo se espera que incluya personas con LEP, los documentos, los avisos de la reunión, los folletos y los cronogramas se imprimen en un idioma alternativo en función de la población con LEP conocida.

Capacitación del personal

Se brinda la siguiente capacitación al personal de la DCTA y a los contratistas de operaciones de la DCTA.[3]

- Información de la Política del Título VI y las responsabilidades relacionadas con el LEP de la DCTA.
- Descripción de los servicios de asistencia lingüística ofrecidos al público.
- Descripción de las agencias y los recursos que pueden asistir a la DCTA para prestar el servicio a las poblaciones especiales, incluidas aquellas con LEP.
- Uso de las tarjetas de identificación de idiomas.
- Procedimiento para abordar una posible queja en virtud del Título VI o del Plan para Personas con LEP.

[3] Esta información es proporcionada por los documentos de capacitación de embarque del Título VI del Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (NCTCOG), actualizado por última vez en 2021.

Control y actualización del plan

El Departamento de Marketing y Comunicaciones, junto con el personal de Planificación y Operaciones, controlará la eficacia del plan. El control incluye revisiones anuales de datos de censos en coordinación con el Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas para determinar cambios en los patrones de las poblaciones con LEP, colaboraciones continuas con socios regionales y grupos comunitarios y evaluaciones posteriores a los eventos. Además, el personal buscará continuamente medios posibles para ofrecer información de transporte de forma asequible y eficaz en múltiples idiomas.

Las actualizaciones del plan para personas con LEP incluirán los siguientes aspectos:

- Cómo se abordaron las necesidades de personas con LEP.
- Determinación de documentos adecuados para su traducción.
- Determinación de poblaciones actuales con LEP y dentro del marco de protección legal en el área de servicio.
- Determinación sobre cambios en la necesidad de servicios de traducción.
- Determinación sobre la eficacia y la adecuación de los programas de asistencia lingüística locales según la necesidad.
- Determinación sobre la adecuación de los recursos financieros del sistema de transporte para financiar los recursos de asistencia lingüística necesarios.
- Determinación sobre el cumplimiento de los objetivos del presente Plan para Personas con LEP por la DCTA.
- Determinación sobre la presentación de quejas debido a que la agencia ha fracasado en satisfacer las necesidades de las personas con LEP.

Divulgación del Plan para Personas con LEP de la DCTA

Se incluye un enlace al plan en el sitio web de la DCTA, en https://www.dcta.net/rider- info/411/limited-english-proficiency-plan.

Cualquier persona o agencia con acceso a Internet podrá ver el plan y descargarlo en el sitio web de la DCTA. Asimismo, cualquier persona o agencia puede solicitar una copia del plan por teléfono, fax, correo o en persona, y deberá entregarse una copia sin cargo. Las personas con LEP pueden solicitar copias del plan traducidas, que la DCTA deberá entregar, de ser posible.

Podrán presentarse preguntas o comentarios sobre el Plan para Personas con LEP al presidente de la DCTA o a cualquier miembro del equipo ejecutivo de la agencia.

Descripción general de los órganos de toma de decisiones, la planificación y los grupos de asesoría

Además del directorio, la DCTA tiene cinco comités, uno de los cuales, el comité asesor comunitario, está conformado por miembros no elegidos del público general. Las responsabilidades del directorio y de cada comité se resumen a continuación.

Medidas para fomentar la participación de las minorías en los órganos de toma de decisiones de la DCTA

La DCTA reconoce la importancia de la participación de actores diversos en los órganos de planificación,

asesoría y determinación de políticas. Si bien la DCTA no designa miembros del directorio de forma directa, seguirá impulsando que las entidades pertinentes consideren la diversidad en sus procesos de selección. La DCTA buscará de forma activa la participación en su comité asesor comunitario y la mesa redonda de servicios sociales, y aumentará sus esfuerzos para mejorar la participación de las poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y con LEP mediante la divulgación directa en agencias de servicios sociales y la comunidad en general. Además, la DCTA forma ocasionalmente grupos de trabajo *ad-hoc* de personas interesadas para colaborar en los esfuerzos de planificación de proyectos. La DCTA garantiza que los grupos de trabajo reflejen la diversidad de la comunidad de forma adecuada. Por ejemplo, entre octubre de 2020 y septiembre de 2021, la DCTA completó 73 acciones de divulgación entre miembros de la comunidad y grupos de personas interesadas, tales como empleadores, agencias de servicios sociales, grupos de adultos mayores, el festival de Cine Negro de Denton, organizaciones estudiantiles y comunidades residenciales.

En el apéndice E, se presenta una lista completa de dichos esfuerzos.

Directorio

La DCTA está gobernada por un directorio de 11 miembros designados políticamente, 5 miembros con derecho a voto y 6 miembros sin derecho a voto. Los mandatos del directorio suelen ser de dos años, y comienzan el 13 de noviembre. Los funcionarios del directorio (presidente, vicepresidente y secretario) cumplen mandatos de un año. Ningún cargo es cubierto de forma directa por la DCTA. Las reuniones de la junta se llevan a cabo el cuarto jueves de cada mes a partir de las 10:00 a. m. en la sala del directorio de la DCTA.

En el capítulo 460 del Código de Transporte de Texas (artículo 460.202), se establecen los requisitos que deben cumplirse para participar en el directorio. Para poder ser designada, una persona debe: (i) tener experiencia profesional en el campo de transporte, negocios, gobierno, ingeniería o derecho; y (ii) vivir: (A) dentro del territorio de la autoridad; o (B) fuera del territorio de la autoridad en una municipalidad ubicada parcialmente en el territorio de la autoridad.

Tabla 2. Composición racial del directorio

Año	Raza	Sexo	Total
2019	12 caucásicos, 1 persona de Oriente Medio	11 hombres, 2 mujeres	13
2020	Todos caucásicos	8 hombres, 2 mujeres	10
2021	10 caucásicos, 2 hispanos, 1 prefiere no responder	11 hombres, 2 mujeres	13

Comité asesor comunitario (CAC)

La DCTA recluta pasajeros, personas interesadas y miembros de la comunidad de forma habitual para que se unan al comité asesor comunitario de la agencia. Los esfuerzos de reclutamiento son mensuales, mediante la divulgación de oportunidades, asociaciones, alertas para los pasajeros y publicaciones en las redes sociales.

El comité asesor comunitario brinda un foro para el intercambio de información entre el personal de la DCTA, sus pasajeros y los miembros de la comunidad en asuntos relacionados con el transporte. Si bien el comité asesor comunitario no está autorizado para tomar decisiones, el equipo de voluntarios locales puede influir en las decisiones, interactuar más de cerca con el personal de la DCTA y participar en el proceso de

toma de decisiones. La participación es voluntaria y los participantes deben residir en el área local de servicios. El comité actual está conformado por usuarios y no usuarios del sistema de transporte de la DCTA, representantes de instituciones de educación superior, organizaciones de servicios humanos y participantes interesados en buscar formas de mejorar las opciones de transporte público disponibles en el área de servicio de la DCTA. Estos residentes representan un espectro amplio de intereses, como el transporte público, el fomento de la comunidad, las cuestiones medioambientales, el desarrollo económico y los asuntos relacionados con ancianos.

Tabla 3. Composición racial del equipo asesor comunitario en 2021.

Raza	Sexo	Total
Caucásicos	8 hombres, 1 mujer	9
Latinoamericanos	2 hombres, 0 mujeres	2
Afroamericanos	0 hombres, 0 mujeres	0
Total	***10 hombres, 1 mujer***	***11***

Mesa redonda con la Agencia de Servicios Sociales

La DCTA organiza reuniones de mesa redonda trimestrales con las agencias de servicios sociales (social service agencies, SSA) para las agencias de servicios sociales del condado de Denton, con una reunión para agencias centradas en Denton y una reunión para agencias centradas en Lewisville. Muchos profesionales dedicados asisten a la mesa redonda para mejorar la vida de las personas a las que sirven. Las reuniones con las SSA son una oportunidad para que la DCTA brinde actualizaciones de los servicios que luego puedan transmitir a los clientes y, a cambio, los socios de las SSA presentan ante la DCTA necesidades e ideas que potencialmente harán que el transporte sea más accesible para todos los usuarios. La asistencia a las reuniones no está condicionada a una membresía. En la tabla 4, se muestran las respuestas a un cuestionario de raza/etnia y género que se envió a los asistentes, donde se obtuvieron 7 respuestas.

Tabla 4. Mesa redonda con la Agencia de Servicios Sociales: respuestas de asistencia a la reunión de febrero de 2022

Raza	Sexo	Total
Caucásicos	1 hombre, 3 mujeres	4
Latinoamericanos	0 hombres, 1 mujer	1
Afroamericanos	0 hombres, 2 mujeres	2
Total	***1 hombre, 6 mujeres***	***7***

Cumplimiento de los subdestinatarios

La DCTA no tiene subdestinatarios.

3. Requisitos adicionales para los proveedores de transporte

La DCTA opera servicios de transporte con rutas fijas con menos de 50 vehículos durante la hora pico en un área de más de 200,000 personas. Según la circular 4702.1B de la FTA, la DCTA debe desarrollar estándares y políticas de servicio. Como la DCTA no opera más de 50 vehículos, no debe analizar el desempeño de los servicios de transporte, analizar ni resumir la composición demográfica del área de servicio ni desarrollar un plan para abordar cuestiones de equidad vinculadas con los cambios importantes en servicios y tarifas. Sin embargo, la DCTA había establecido previamente estas secciones de la Política del Título VI cuando operaba 50 vehículos o más en hora pico, y estas se adelantarán si la DCTA decide continuar rastreando o analizando estas medidas en el futuro. En esta sección, se documenta cada uno de dichos temas.

Políticas y estándares de servicio

La DCTA aspira lograr los siguientes estándares y políticas para todo el sistema para garantizar que el diseño y las operaciones del servicio no provoquen discriminación por motivos de raza, color ni nacionalidad. Las políticas de servicio difieren de los estándares de servicio en cuanto a que no se basan necesariamente en un umbral cuantitativo. Abajo se enumeran los estándares cuantitativos para la carga de vehículos, las frecuencias de los vehículos, el desempeño puntual y la disponibilidad del servicio.

Los estándares de servicios y políticas establecen el marco para orientar las decisiones según las cuales se crean, amplían y evalúan los servicios de ruta fija. Al brindar un conjunto definido de estándares de desempeño, el personal y el directorio de la DCTA tienen estándares coherentes sobre cómo asignar, priorizar e implementar los servicios.

Los estándares de diseño y desempeño del servicio incluyen los siguientes aspectos:

- Clasificación de las rutas.
- Amplitud de servicio y frecuencia mínimas deseadas.
- Estándares operativos mínimos deseados a nivel de ruta.
- Desempeño puntual.

Sistema de clasificación de las rutas

Los servicios de transporte son más eficaces cuando se ajustan al diseño y a las necesidades de las comunidades que atienden. A los fines de la planificación, se usarán las siguientes definiciones de tipos de servicios para identificar aquellos servicios de ruta fija que presta la DCTA y los que podrían prestarse en el futuro:

- **Servicios regionales de tren de cercanías:** es un servicio de tren bidireccional para pasajeros con paradas limitadas, viajes rápidos y estaciones en los principales centros de población o lugares de trabajo. El tren A entra en la categoría de este servicio.
- **Servicio de autobús rápido regional:** el servicio North Texas Xpress es un ejemplo de operación de un servicio de cercanías de primer nivel de la DCTA, pero los servicios de autobús rápido regional pueden ser adecuados en otros puntos del condado de Denton. Este tipo de servicio ofrece rapidez durante las horas pico de transporte y vincula ciudades o barrios con altas concentraciones de trabajadores que viajan a zonas específicas de empleo o centros de transporte importantes. Los

servicios de autobús rápido pueden aprovechar los carriles para vehículos con múltiples pasajeros (high-occupancy vehicle, HOV) en las vías y autopistas, lo cual les brinda un nivel de servicio comparable con los tiempos de viaje en automóvil (o, a veces, mejor). El North Texas Xpress (NTX) es un ejemplo de un servicio regional de autobús rápido.

- **Servicios de circulación comunitaria:** los demás servicios locales de autobús de ruta fija, que suelen operar con frecuencias de 30 o 60 minutos (pero con potencial para frecuencias más reducidas), se denominan servicios de circulación comunitaria. La mayoría de las rutas de conexión de la DCTA podrían clasificarse como servicios de circulación comunitaria. Excepto en las cercanías de las universidades, están diseñados para brindar una cobertura de servicio acorde al nivel de la política en barrios que no tienen la densidad de población o de puestos de trabajo (o las características de diseño) para admitir rutas troncales. Los servicios están diseñados para adaptarse a las características únicas de los barrios o las ciudades en las que se prestan. Siempre que sea posible, los diseños de las rutas deben ajustarse para la operación según horarios regulares y con trasbordos programados en los centros de transporte. Por ello, deberá considerarse la longitud de la ruta en detalle para garantizar que el ciclo programado y la longitud de la ruta coincidan razonablemente. Hay tres tipos de servicios de circulación comunitaria en el condado de Denton.
    - **Servicios de circulación barrial:** estos son servicios de ruta fija tradicionales. Los servicios de circulación barrial deben establecerse cuando no pueden brindarse niveles de servicio más altos con eficacia, porque no compiten con autos privados. En general, operan cada 30 a 60 minutos y deben tener una frecuencia regular siempre que sea posible.
    - **Alimentadores:** los autobuses alimentadores están diseñados para "alimentar" las rutas troncales, el tren de cercanías y los servicios regionales de autobús rápido. Los cronogramas se diseñan con frecuencias regulares. Las rutas de alimentación operan en barrios urbanos y suburbanos de menor densidad. Deben tomarse las medidas necesarias para ofrecer trasbordos programados con otras rutas en los centros de transporte con los que se conectan estos servicios.
    - **Servicios de circulación universitaria:** son similares a las rutas fijas tradicionales, pero tienen un mercado específico (pasajeros que son estudiantes, docentes y personal universitario) y atienden zonas donde hay limitaciones importantes en términos de estacionamiento o costos. Estas rutas suelen tener frecuencias buenas (cada 5 a 30 minutos) y, en general, las frecuencias regulares no son tan importantes.

Amplitud de servicio y frecuencia mínimas

Amplitud de servicio

La amplitud de servicio se define como el tiempo entre el primer y el último viaje operado en una ruta. Además, la amplitud de servicio especifica el periodo de tiempo mínimo durante el cual operará el servicio en cualquier punto del sistema. Esto brinda certeza a los usuarios sobre la prestación de servicios directos y de conexión durante las horas de servicio. En la tabla a continuación, se detalla la amplitud de servicio que debería brindarse por cada tipo de servicio.

Tabla 5. Amplitud mínima deseada del servicio

Tipo de ruta	Lunes a viernes	Sábados	Domingos
Tren de cercanías	5 a. m. - 9 p. m.	8 a. m. - 11 p. m.	N/C
Autobús rápido regional	6 a. m - 6 p. m.	N/C	N/C
Servicios de circulación	5 a. m. - 9 p. m.	9 a. m - 6 p. m.	N/C

comunitaria				
GoZone	**Lunes a jueves:**	**viernes**	8 a. m. - 11 p. m.	GoZone
	5 a. m. - 10 p. m. Viaje a casa garantizado 10 p. m. - 1 a. m.	5 a. m. - 11 p. m. Viaje a casa garantizado 11 p. m. - 2 a. m.	Viaje a casa garantizado 11 p. m. - 2 a. m.	

Frecuencia

La frecuencia del servicio tiene una influencia importante en la cantidad de pasajeros del transporte. Brindar un servicio frecuente es costoso, pero es apreciado por los pasajeros regulares y ocasionales. En la tabla 6, se indican las frecuencias actuales del servicio para los modos de ruta fija de la DCTA.

Tabla 6. Frecuencias existentes del servicio de ruta fija

	Lunes a viernes		Fin de semana	
	Pico	**Mediodía**	**Sábados**	**Domingos**
Tren de cercanías: Tren A	30	30	60	N/C
Autobús rápido regional: North Texas Xpress*	N/C	N/C	N/C	N/C
Servicios de circulación comunitaria: Ruta 2	40	40	45	N/C
Servicios de circulación comunitaria: Ruta 3	40	40	45	N/C
Servicios de circulación comunitaria: Ruta 4	40	40	60	N/C
Servicios de circulación comunitaria: Ruta 5	30	30	30	N/C
Servicios de circulación comunitaria: Ruta 6	30	40	40	N/C
Servicios de circulación comunitaria: Ruta 7	30	40	60	N/C

* North Texas Express realiza un único viaje solamente durante los períodos de hora pico a. m./p. m.

La DCTA evalúa continuamente su red de rutas fijas con la intención de mejorar la eficiencia operativa y las frecuencias de servicio en áreas con alta demanda de transporte.

Desempeño puntual

El estándar de desempeño puntual para todos los modos de rutas fijas que opera la DCTA se mide al llegar no antes de un (1) minuto de lo programado y no más de cinco (5) minutos después de lo programado. Las rutas que se encuentran en el diez por ciento más bajo para esta métrica deben revisarse para identificar mejoras operativas o realizar ajustes en el horario.

Estándares de desempeño del servicio

La DCTA controlará estadísticas de desempeño clave de todo el sistema con objetivos preestablecidos para medir el éxito de la organización. Los estándares de servicio del sistema abarcan varios puntos, como la cantidad de pasajeros, la seguridad, la confiabilidad y la satisfacción del cliente. A medida que la estructura del servicio de la DCTA evolucione para incorporar el servicio a pedido de GoZone, estos estándares se actualizarán para reflejar las métricas relevantes.

Nivel y calidad del control de servicio

La DCTA lleva a cabo análisis de forma regular para brindar una representación precisa de la calidad del

servicio. Los análisis comparativos anteriores solían indicar que había un nivel alto de servicios de transporte en áreas con poblaciones predominantemente minoritarias y sugerían que los centros de población minoritaria tendían a generar una cantidad importante de pasajeros. Los análisis integrales de rutas informan los cambios de servicio necesarios y las estadísticas de la cantidad de pasajeros para mantener los ingresos.

Prestación del servicio a minorías y personas de bajos ingresos

Los servicios de ruta fija son un medio de acceso importante en las zonas de Denton y Lewisville, con poblaciones minoritarias por encima del promedio. La DCTA seguirá evaluando los servicios disponibles y la información demográfica para garantizar la calidad del servicio para todos los ciudadanos.

Composición demográfica del área de servicio

Según lo definido en la sección "Descripción general de la agencia", para los fines de este documento, el área de servicio de la DCTA incluye la totalidad de los condados de Denton y Collin. Los servicios actuales de ruta fija de la DCTA están centrados en las ciudades de Denton y Lewisville, y hay servicios a pedido disponibles en Denton, Lewisville y Highland Village. Para los fines del análisis demográfico y de equidad, se considera que las estadísticas demográficas del condado de Denton son las estadísticas de referencia del área de servicio contra las cuales se comparan las demás estadísticas que surgen de las geografías censales. La DCTA también tiene un servicio regional de tren de cercanías que se conecta con la red de transporte regional en la ciudad de Carrollton. Una parte importante de los pasajeros de la DCTA son estudiantes, docentes y personal de UNT, North Central Texas College y Texas Woman's University.

En la figura 11, se presenta la ubicación de los grupos de bloques del censo con poblaciones minoritarias que superan el promedio de población minoritaria del área de servicio de la DCTA. En la figura 12, se presentan los grupos de bloques del censo que superan el porcentaje promedio de poblaciones de bajos ingresos dentro de los dos condados en el área de servicio de la DCTA.

Figura 11. Población minoritaria

Apéndice

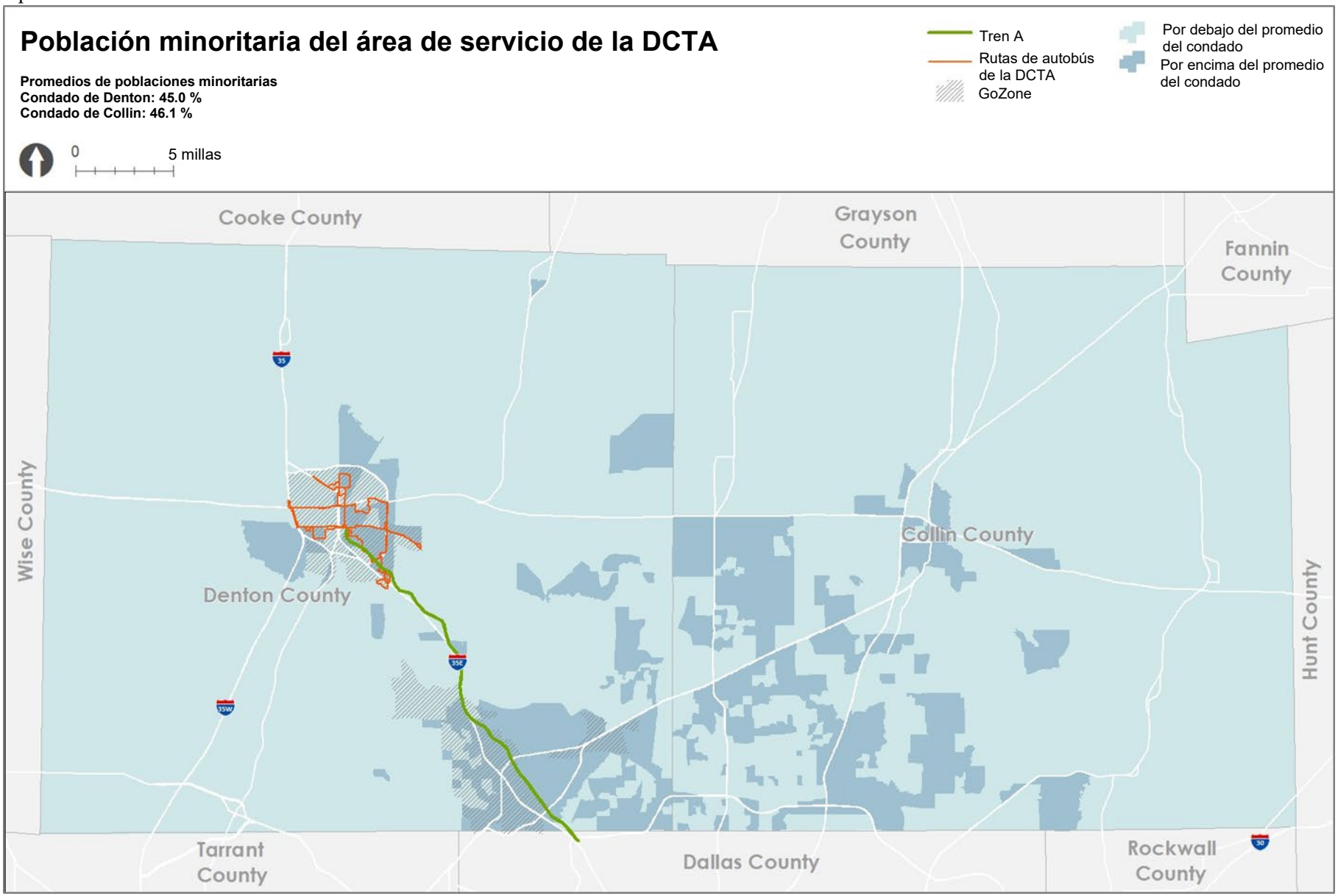
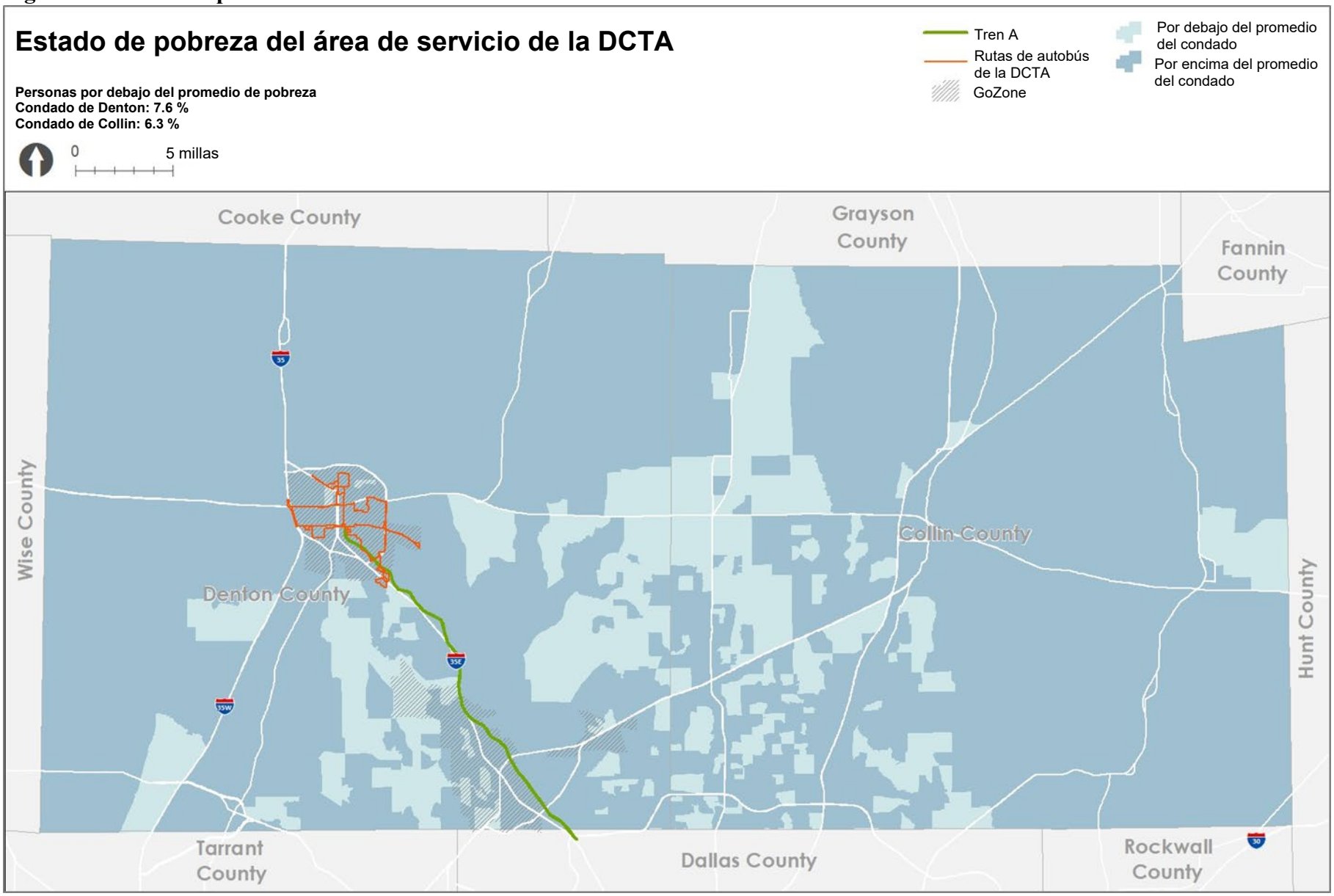


Figura 12. Estado de pobreza



4. Análisis de equidad según el Título VI

La DCTA puede optar por realizar un análisis de equidad para medir cualquier impacto de los cambios en el servicio y las tarifas. En el apéndice G, se pueden encontrar los lineamientos recomendados sobre lo que pueden considerarse como cambios significativos y criterios de evaluación de la equidad. De conformidad con los requisitos federales, los análisis de equidad del Título VI establecidos en este informe se basan en los lineamientos de la FTA, con métodos y definiciones dentro de la comunidad del transporte público.

Proceso de análisis de las tarifas y de la equidad del servicio

La DCTA puede aplicar el proceso desarrollado a continuación para realizar un análisis de las tarifas y de la equidad del servicio:

1. Cuando se sugiere cualquier cambio en las tarifas o en el servicio, el personal de la DCTA describe el cambio sugerido en detalle. La descripción detallada incluye qué rutas, cronogramas e indicadores de servicio (nivel o calidad de servicio) se verían afectados. Además, el personal describe la necesidad o el impulsor del cambio.
2. Se determina si los cambios deben considerarse como un cambio importante en las tarifas o el servicio según la Política de cambios importantes en las tarifas o en el servicio de la agencia. En el futuro, se llevará un registro de ambas determinaciones.
3. Si la determinación es afirmativa, se necesitan más análisis y la participación del público.
4. Se hace una comparación para determinar la diferencia entre el servicio existente y el servicio sugerido para quienes serían afectados por el cambio.
5. La DCTA toma las siguientes medidas para analizar los efectos adversos posibles:
    a. Determinar el área afectada.
    b. Describir los datos demográficos y de los pasajeros, y los datos de pasajeros que se utilizan para el análisis, además de cómo fueron recopilados.
    c. Describir cómo los datos se utilizarán para determinar si los cambios sugeridos tendrán efectos adversos.
    d. Comparar la ubicación del cambio sugerido con los datos demográficos más recientes registrados. Según los datos, ¿el área afectada es un área de población minoritaria, de bajos ingresos o con LEP?
    e. Comparar la población de pasajeros que se vería afectada por el cambio con la población general de pasajeros. ¿Podría haber un impacto desigual o una carga desproporcionada? Desarrollar.
    f. Analizar los datos para describir los detalles y el alcance de los impactos posibles.
        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 de pasajeros total y afectada.
        iii. Determinar si la proporción de población minoritaria o de bajos ingresos que se ve afectada es significativa en comparación con el conjunto de población general según límites definidos en cada política. En caso negativo, terminar el análisis y entregarlo al directorio. En caso afirmativo, deben tomarse medidas para describir los efectos negativos y desarrollar opciones que mitiguen, eviten o minimicen dichos efectos.
        iv. Repetir el análisis para cualquier alternativa.

v. Presentar los hallazgos ante el directorio para su revisión y aceptación.

6. El Plan de Participación Pública define un periodo razonable para la recepción de comentarios y métodos adecuados de comunicación y participación.
7. Todos los comentarios se registran y se presentan ante el directorio como parte del proceso de toma de decisiones.

En el apéndice H, se presenta la documentación del análisis según el Título VI para cada cambio sugerido en el servicio desde la actualización del Programa del Título VI de la DCTA de 2019.

Análisis de equidad de la construcción

Cuando la DCTA considera la construcción o ampliación de una instalación, la agencia desarrolla un análisis de equidad del Título VI en la ubicación de dichas instalaciones durante las etapas de planificación. En este análisis, se aplican los siguientes principios:

1. Evitar, minimizar o mitigar los efectos desproporcionadamente altos y adversos para la salud de las personas y el medioambiente, incluidos los efectos económicos y sociales, o sobre las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos.
2. Garantizar la participación plena y justa de todas las comunidades que podrían verse afectadas en el proceso de toma de decisiones sobre el transporte.
3. Prevenir la denegación, la reducción o la demora significativa en la recepción de los beneficios por las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.

5. Subsidios, revisiones y certificaciones

La DCTA tiene una (1) solicitud competitiva pendiente, la Infraestructura de Trenes Consolidada y Mejoras de Seguridad (Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvements, CRISI) del año fiscal 2021 financiada por FRA, junto con solicitudes de fórmulas de financiamiento que están pendientes de aprobación y ejecución por parte de la FTA.

La DCTA no estuvo sujeta a ninguna revisión de cumplimiento de los derechos civiles en los últimos tres años. La revisión trienal de 2022 de la DCTA arrojó dos hallazgos en relación con el plan/las actividades del Título VI, según lo presentado en el apéndice I. La DCTA tenía programada una revisión trienal en 2021, pero la FTA pospuso todas las revisiones por la pandemia de COVID-19. La DCTA se encuentra actualmente en el proceso de su revisión trienal de 2022, cuya conclusión se espera para julio de 2022.

La DCTA ha ejecutado las certificaciones y garantías más recientes de la FTA según lo solicitado.

Contacto

Para obtener más información sobre el Plan del Título VI de la DCTA o sus iniciativas para cumplir con la Ley de Derechos Civiles de 1964 y el decreto ejecutivo 13166 de Mejora del Acceso a los Servicios para las Personas con Dominio Limitado del Inglés, contacte a:

Athena Forrester, funcionaria pública de compras certificada, profesional pública de compras certificada
Vicepresidenta adjunta de Cumplimiento Normativo
Autoridad de Transporte del Condado de Denton
aforrester@dcta.net
972-316-6092

Apéndice A: resolución del directorio para la implementación del Programa del Título VI

(Aprobado el 28 de abril de 2022)

AUTORIDAD DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE DENTON
RESOLUCIÓN N.º R22-05

UNA RESOLUCIÓN DEL DIRECTORIO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE DENTON ("DCTA") MEDIANTE LA CUAL SE APRUEBA LA ACTUALIZACIÓN DEL PROGRAMA DEL TÍTULO VI; SE DISPONE UNA CLÁUSULA DE DEROGACIÓN; Y SE DISPONE UNA FECHA DE ENTRADA EN VIGOR.

POR CUANTO la Autoridad de Transporte del Condado de Denton, como beneficiaria de fondos federales, debe cumplir con la circular 4702.1B de la Administración Federal de Transporte y el título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y sus reglamentaciones; y

POR CUANTO la DCTA ha desarrollado una Política del Título VI de conformidad con la circular 4702. 1B de la FTA sus modificaciones; y

POR CUANTO el título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y sus reglamentaciones prohíben la discriminación por motivos de raza, religión, color, nacionalidad, sexo, edad o discapacidad; y

POR CUANTO la DCTA, como beneficiaria de asistencia financiera federal y beneficiaria designada de la Administración Federal de Transporte, debe cumplir con los requisitos del Título VI, que incluyen la revisión y la aprobación de un programa del Título VI cada tres (3) años; y

POR CUANTO la DCTA actualiza las políticas del Título VI que serán incluidas en la actualización 2022 del Programa del Título VI.

POR LO TANTO, EL DIRECTORIO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE DENTON RESUELVE LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO 1. El directorio de la Autoridad de Transporte del Condado de Denton aprueba por la presente la actualización del Programa del Título VI de la DCTA de 2022, cuyo original se archivará en la oficina del vicepresidente adjunto de Cumplimiento Normativo y que se referencia por fecha y número de esta resolución.

ARTÍCULO 2. La resolución será transmitida a la Administración Federal de Transporte y a otras agencias de financiación, según corresponda.

ARTÍCULO 3. Todas las disposiciones de las resoluciones del directorio de la DCTA que estén en conflicto con las disposiciones de la presente resolución son derogadas y todas las disposiciones que no estén en conflicto con las disposiciones de esta resolución mantendrán su plena vigencia y efecto.

ARTÍCULO 4. Esta resolución tendrá vigencia de forma inmediata luego de su aprobación.

DEBIDAMENTE APROBADO POR EL DIRECTORIO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE DENTON EL 28 DE ABRIL DE 2022.

APROBADO:

Cesar Molina, director

DOY FE:

Dianne Costa, secretaria

[Sello]
CONDADO DE DENTON
AUTORIDAD DE TRANSPORTE

Apéndice B: aviso al público sobre el Título VI

DENTON COUNTY TRANSPORTATION AUTHORITY

Title VI Policy

The Denton County Transportation Authority (DCTA) designs and operates services and programs without regard to gender, race, color, national origin. For more information regarding the commitment of DCTA to non-discrimination, please contact our offices using the information below. If you feel you or another person has been discriminated against by the actions of the DCTA or its employees, please address your complaint using the information below.

DCTA diseña y opera servicios y programas sin tomar en consideración alguna hacia el género, raza, color y nacionalidad. Para más información relacionada al compromiso de DCTA de no-discriminación por favor contacte nuestras oficinas usando la información proveída abajo. Si usted siente que usted u otra persona ha sido discriminada por las acciones de DCTA o de sus empleados por favor dirigía su queja usando la información proveída abajo.

The Denton County Transportation Authority (DCTA) nih hin nu le pa, miphun, taksa, ratnak ram zeihmanh tleidang lo tein bawmhchannak le rian hi a ser i a tuan. DCTA i an i nautat zuamtlahnak dohnak kong he an i pekchannak kong he pehtlai in tam deuh theih na duh ahcun a tang lei ning in kan zung ah pehtlainak rak kan tuah te. Nangmah na siloah midang pakhatkhat nih DCTA asiloah riantuantu pakhatkhat i nautat zuamtaihnak nan ton asiahcun a tang lei ning in theihtomak rak kan tuah te.

Denton County Transportation Authority
P.O. Box 96 • Lewisville, TX 75067
972.221.4600 • dctainfo@dcta.net

RideDCTA.net • 940.243.0077 HopOnBoardBlog.com • #RideDCTA

Apéndice C: formularios y procedimientos de queja en virtud del Título VI

Inglés, español y Hakha Chin

TITLE VI PROCEDURE

DCTA has established a process for passengers to file a complaint under Title VI. Any person who believes that he or she has been discriminated against on the basis of race, color, or national origin by DCTA or its contract operators may file a Title VI compliant by completing and submitting the agency's Title VI Complaint form available at DCTA administrative office, DCTA's Downtown Denton Transit Facility or on our website at www.dcta.net.

DCTA encourages complaints to be filed immediately. DCTA will investigate complaints up to 180 days after the alleged incident. DCTA will process complaints that are complete. Once the compliant is received, DCTA will review it and the complainant will receive an acknowledgement letter within 10 working days informing them whether the complaint will be investigated by DCTA.

Complaints can be filed in writing using the Title VI Complaint form or verbally by calling 972-221-4600. Completed forms are mailed to DCTA's Administrative Office at P.O. Box 96, Lewisville, Texas 75067. A person may also file a complaint directly to FTA's Office of Civil Rights at 1200 New Jersey Avenue SE in Washington, DC 20590.

DCTA has up to 30 days to investigate the complaint. If more information is needed to resolve the case, DCTA may contact the complainant. The complainant has 30 days from the date of the letter to send requested information to the investigator assigned to the case or the case could be administratively dismissed. A case may also be administratively dismissed if the complainant no longer wishes to pursue their case.

DCTA's Title VI Coordinator conducts all investigations in cooperation with the Human Resources Department and the General Counsel. The investigation may include discussion(s) of the complaint with all affected parties to determine the problem. The complainant and other affected parties may be represented by an attorney or other representative of his/her own choosing and may bring witnesses and present testimony and evidence in the course of the investigation.

Based upon all the information received and discovered during the investigation, an investigation report will be written by the Title VI Coordinator for submittal and final determination by the DCTA President.

Once the final determination is made, the complainant will receive a letter stating the final decision. The letter will either be a letter of finding or a closure letter. A closure letter summarizes the allegations and states that there was not a Title VI violation and that the case will be closed. The closure letter will also include information about the complainant's right to appeal the decision within 10 days. A letter of finding summarizes the allegations and the interviews regarding the alleged incident, explains whether any disciplinary action, additional training of the staff member or other action will occur, and the right to appeal the decision within 10 days.

If the complainant simultaneously files a complaint with DCTA and with an external organization such as the state or federal government, the jurisdiction and investigation of the external agency will supersede DCTA's procedures and DCTA's investigation will be suspended.

PROCEDIMIENTO DEL TÍTULO VI

DCTA ha establecido un proceso para que los pasajeros presenten una queja bajo el Título VI. Cualquier persona que crea que ha sido discriminada por motivos de raza, color o nacionalidad por DCTA o sus contratistas puede presentar una queja que cumpla con el Título VI completando y enviando el formulario de Queja del Título VI de la agencia, que se encuentra disponible en la oficina administrativa de DCTA, en el Centro de Tránsito de DCTA del Centro de la ciudad de Denton o en nuestro sitio web en www.dcta.net.

DCTA insta a los demandantes a presentar las quejas inmediatamente. DCTA investigará las quejas hasta 180 días después de sucedido el presunto incidente. DCTA procesará las quejas que estén completas. Una vez recibida la queja, DCTA la revisará y el demandante recibirá una carta de reconocimiento dentro de los 10 días hábiles posteriores a su recepción, en la que se le informará si la queja será investigada por DCTA o no.

Las quejas se pueden presentar por escrito usando el formulario de Queja del Título VI, o verbalmente llamando al 972-221-4600. Los formularios completados se envían por correo a la Oficina administrativa de DCTA a la siguiente dirección: P.O. Box 96, Lewisville, Texas 75067. Una persona también puede presentar una queja directamente a la Oficina de Derechos Civiles de la FTA en 1200 New Jersey Avenue SE en Washington, DC 20590.

DCTA cuenta con hasta 30 días para investigar la queja. Si se precisa más información para resolver el caso, DCTA puede contactar al demandante. El demandante tiene 30 días a partir de la fecha de la carta para enviar la información solicitada al investigador asignado al caso; de lo contrario el caso puede ser desestimado administrativamente. Un caso también puede ser desestimado administrativamente si el demandante ya no desea proseguir con su caso.

El Coordinador del Título VI de DCTA lleva adelante todas las investigaciones en cooperación con el Departamento de Recursos Humanos y el Director de Asesoría Jurídica. La investigación puede incluir una discusión(es) sobre la queja con todas las partes afectadas para determinar el problema. El demandante y las otras partes afectadas pueden ser representados por un abogado o por otro representante de su elección, y pueden aportar testigos y presentar testimonios y evidencia durante el transcurso de la investigación.

A partir de toda la información recibida y exhibida durante la investigación, el Coordinador del Título VI escribirá un informe sobre la investigación para presentarlo al Presidente de DCTA, quien tomará la decisión final.

Una vez tomada la decisión final, el demandante recibirá una carta que contendrá la decisión final. La carta será una carta de resultados o una carta de cierre. Una carta de cierre resume las acusaciones y afirma que no existió una violación del Título VI y que el caso se cerrará. La carta de cierre también incluirá información acerca del derecho de apelación del demandante dentro de los 10 días posteriores. Una carta de resultados resume las acusaciones y las entrevistas con respecto al presunto incidente,

explica si tendrá lugar cualquier medida disciplinaria, capacitación adicional del miembro del personal u cualquier otra acción, y el derecho a apelar la decisión dentro de los 10 días posteriores.

Si el demandante presenta una queja de manera simultánea ante DCTA y ante una organización externa como el gobierno del estado o el gobierno federal, la jurisdicción e investigación de la agencia externa reemplazará a los procedimientos de DCTA y la investigación de DCTA se suspenderá.

TLANGTAR VI THIL KALNING

DCTA nih hin Tlangtal VI tangah lungtlinlonak langhter khawhnak a tuah.Ahohmanh nih miphun, taksa, ratnak ram hna ruangah DCTA le rian ngeihtu pakhatkhat sinin nautat zuamtaih ka tong tiah aa ruah asi ahcun Tlangtar VI ning in lungtlinlonak cu Tlangtar VI lungtlinlonak catlap ah tial in DCTA Tawlreltu Zung, , DCTA's Downtown Denton Transit Facility ah siseh kan maivan www.dcta.net. Ah siseh arak tial khawh.

Lungtlinlonak a um ahcun makhat te ah chim colh lengmang dingin DCTA nih a duh. Lungtlinlonak langhter hnu ni 180 chung ah DCTA nih hlattlainak a tuah lai. Lungtlilonak tlamtling te I tuahmi pawl cu DCTA nih rian a thok colh lai. Lungtlinlonak ca a hmuh le cangka, DCTA nih a zohfel lai i, lungtlinlonak catial tu sinah an lungtlinlonak hlattlai piak an si lai maw si lailo timi cu ni 10 chungah thawng an thanh than lai.

Tlangtar VI Lungtlinlonak Catlap mang in siseh, mah te bakin 972-221-4600 ah auh in siseh lungtlinlonak langh ter khawh asi. Ca cu tlamtling te in DCTA Tawlreeltu Zung e P.O. Box 96, Lewisville, Texas 75067 ah na kuat lai. Na duh ai ahcun FTA's Office of Civil Rights at 1200 New Jersey Avenue SE in Washington, DC 20590 zongah kuat khawh asi thiamthiam.

DCTA nih hin a tlawmbik ni 30 chung tal lungtlinlonak langhter mi kong ah hlatltainak a tuah lai. Theih aherhmi a um rih ahcun lungtlinlonak a lang tertu sinah DCTA nih a hal chap lai. Lungtlinlonak a lang ter tu nih ca a kuat hnu ni 30 chungah thil cang kong hlattlai piak dingin a hal khawh bantukin, hlattlai ti lo ding zongain a hal khawh. Hi thil cang kongah an peh duh tilo asi ahcun lungtlinlonak langter tu pehzulh tilo dingin a um khawh.

DCTA i Tlangtar VI kong Bawmchantu nih Human Resources Zung le General Counsel he i bawm in hlattlainak a tuah lai. Hi hlattlainak ahhin lungtlinlotu le nawlbualtu hna remdaihnak tuahnak ding caah bia i ruah tinak zong aa tel kho. Lungtling lotu le a dangdang pawl nih hin anmah aiawhtu an ngei lai I cucu anmah te in an I thim chommi zong asi kho thiamthiam/ cun hi thil cang kong i a hmumi midang le thildangdang zonh an ratpi khawh.

Hi hlatltainak chung i a ummi le hmuhmi thil hna chirhchan in, hlatlainak theihternak ca cu Tlangtar VI bawmchantu niha tial lai i a hnu bik apnak le biakhiahnak caah DCTA Hotu sinah a kuat lai.

Biakhiahnak an tuah khawh le cangka, lungtlinglotu sinah biakhiahnak ca kuat colh asi lai. Cu ca cu thilcang kong cung i hmuhmi asiloah tuaktaanmi kong asi lai. Tuaktanmi ca ahcun Tlangtar VI ning in nautat zuamtaihnak a um lo zia tu langhter asi lai. Tuaktanmi ca chungah lungtlinlotu nih biakhiahnak cung i a lungtlinlo asiahcun ni 10 chungah a chal tthan khawh timi zong aa tel lai. Thilcang cung I hmuhnak ca ahcun thil a cangmi vialte le biahalnak le bia I ruahnak vialte le hi thil kongah zeitindah dantatnak le remhnak a um lai timi le himinung pawl cawnnak pekchap ding kong le thildang dagn kongah ni 10 chungah zungah chimh tthan khawhnak nawl pawl tial asi lai.

Lungtlinglotu nih DCTA kongah lungtlinlonak DCTA sinah siseh adang zung tate le pengtlang zung tibantuk ahsiseh pehzulh in voi tampi a langhter ahcun, biakhiahnak le hlattlainak hi DCTA nih tuah tiloin, cu bu dang pawl nih an pehzulh lai I DCTA nih peh tilo in a ngol ta rih lai.

Title VI Complaint Form
Denton County Transportation Authority (DCTA)

DCTA is committed to ensuring that no person is excluded from participation in or denied the benefits of its services on the basis of race, color or national origin, as provided by Title VI of the Civil Rights Act of 1964, as amended. Title VI complaints must be filed within 180 days from the date of the alleged discrimination.

The following information is necessary to assist us in processing your complaint. If you require any assistance in completing this form, please contact the Title VI coordinator by calling (972) 221-4600. The completed form must be returned to DCTA, P.O. Box 96, Lewisville, Texas 75067.

Your Name:	Phone:
Street Address:	Alt Phone:
	City, State & Zip Code
Person(s) discriminated against (if someone other then complainant): Name(s):	
Street Address, City State & Zip Code:	

Which of the following best describes the reason the alleged discrimination took place? (Circle one)

- Race
- Color
- National Origin (Limited English Proficiency)

Date of the Incident:

_____

Please describe the alleged discrimination incident. Provide the names of and titles of all DCTA employees involved if available. Explain what happened and who you believe was responsible. Please use the back of this form is additional space is required.

Complete reverse side of form

Title VI Complaint Form
Denton County Transportation Authority (DCTA)

Describe the alleged discrimination incident (continued)

Have you filed a complaint with any other federal, state or local agency? (Circle one) Yes / No
If so, list the agency/agencies along with their contact information below:

Agency:	Contact Name:
Street Address, City State & Zip Code:	Phone:
Agency:	Contact Name:
Street Address, City State & Zip Code:	Phone:

I affirm that I have read the above charge and it is true to the best of my knowledge and belief.

_____
Complainant Signature Date

_____
Print or Type Name of Complainant

Date Received: _____
Received By: _____

Formulario de Queja Título VI
Autoridad de Transporte del Condado Denton (DCTA)

DCTA está comprometido con asegurar que nadie sea excluido de participar o sea negado los beneficios de sus servicios basado en raza, color u origen nacional, conforme a lo dispuesto por el Título VI del Acta de Derechos Civiles de 1964, en su forma enmendada. Quejas de Título VI deben ser sometidas dentro de 180 días de la fecha del presunto incidente de discriminación.

La siguiente información es necesaria para asistirnos en procesar su queja. Si usted requiere asistencia para llenar este formulario, por favor comuníquese con un coordinador de Título VI llamando al (972) 221-4600. El formulario completo debe regresarse a DCTA, P.O.Box 96, Lewisville, Texas 75067.

Su Nombre:	Numero de teléfono:
Dirección:	Número de teléfono sustituto:
	Ciudad, Estado & Código Postal
Persona(s) discriminada(s) (si es alguien aparte del acusador): Nombre(s):	
Dirección, Ciudad Estado & Código Postal:	

¿Cuál de los siguientes mejor describe la razón por la cual el presunto incidente de discriminación ocurrió?(Circular uno)

- Raza
- Color
- Origen Nacional (competencia de Ingles limitada)

Fecha del incidente:

_____

Por favor describa el presunto incidente de discriminación. Proporcione los nombres y títulos de todos los empleados de DCTA involucrados si es posible. Explique lo sucedido y quien usted cree que fue responsable. Por favor utilice el lado reverso de este formulario si requiere de espacio adicional.

Complete el lado reverso de este formulario

Formulario de Queja Título VI
Autoridad de Transporte del Condado Denton (DCTA)

Describa el presunto incidente de discriminación (continuado)

¿Usted ha sometido una queja con alguna otra agencia federal, estatal o local? (Circular uno) Si/No. De ser así, nombre la agencia/agencias con su información de contacto:

Agencia:	Nombre de contacto:
Dirección, Ciudad Estado & Código Postal:	Teléfono:
Agencia:	Nombre de contacto:
Dirección, Ciudad Estado & Código Postal:	Teléfono:

Yo afirmo que he leído el cargo previo y que este es verdadero de acuerdo a mi mejor entendimiento y creencia.

_____
Firma del acusador Fecha

_____
Escriba a mano o por computadora el nombre del acusador

Fecha de Recibo: _____
Recibido Por: _____

Tlangtar VI Lungtlin Lonak Chimhnak Catlap
Denton County Transportation Authority (DCTA)

DCTA nih hin ahohmanh a miphun, a taksa le rami sinak ruangah nautat entainak tonglo in acoawk thil zeipauh a hmuh nakhnga Rammi Covo 1964, Tlangtar VI (Title VI of the Civil Rights Act of 1964) ningin riantuanmi asi. Tlangtar VI ahhin nautat entainak a tong mi nih ni 180 chung ah rianngeitu theihternak a tuah ahau.

A tang lei thil pawl hi theihternak na tuahnak ah bawmchantu dingah aherhmi an si. Hi catlap kongah bawmhnak na herh ahcun, Tlangtar VI nak bawmchantu sinah (972) 221-4600 bawmh halh khawh asi.. Hi cca chugn thil pawl na tial dih hnu ah atang lei hmun ah na kuat lai DCTA, P.O. Box 96, Lewisville, Texas 75067.

Na Min:	Phone:
Na umnak:	Phone dang:
	Khua, State & Cabuk Nambat
Nautat zuamtaih a tongmi (hica tialtu asilomi a dang pakhatkhat): Min (pawl)	
Umnak, Khua, State & Cabuk Nambat	

Zeiruang bikah dah an in nautat zuamtaih? (pakhat I thim ding)

- Miphun ruangah
- Taksa
- Rammi sinak (Mirang hol le ca thiam lo ruangah)

Thil a can ni:

_____

Nautat zuamtaihnak na tonnak kong cu hika ah tial. Hi kong i aa telmi DCTA upat pawl min le rengh na theih khawh tak na tial lai. Thil a cangmi tial law, ahonih dah tuanvo ngei bik tiah na ruah timi zong tial chih. Cahmai dang na herh asi ahcun hika catlap a hnu lei zongah tial ko.

Hi catlap a hnu zongah tial chap rih

Tlangtar VI Lungtlin Lonak Chimhnak Catlap
Denton County Transportation Authority (DCTA)

Thil cangmi zeipauh tial (a peh)

Hmun dang, state dang le khua zung pakhatkhat ah lungtlinlonak ca na kuat bal maw? Pakhat I thim kuat/ kuatlo
Ti sicun, cuka phu pawl hi an konglam cu a tang lei ah tial.

Phu min:	Pehtlaihnak Min:
Umnak, Khua, State & Cabuk Nambat	Phone:
Phu min:	Pehtlaihnak Min:
Umnak, Khua, State & Cabuk Nambat	Phone:

A cung lei thilcang pawl hi that e in ka reel i lungthiang le le zumhnak in ka feh ter.

_____
Lungtling lo tuMinsenthut Ni

_____
Lungtling Lotu hi Min tial

Hmuh Ni: _____
A Cohlang tu: _____

Apéndice D: documentación de las quejas en virtud del Título VI

Año fiscal 2018: se presentó una queja contra la DCTA con la opinión legal “sin hallazgos”
Año fiscal 2019: no se presentaron quejas/demandas contra la DCTA
Año fiscal 2020: no se presentaron quejas/demandas contra la DCTA
Año fiscal 2021: no se presentaron quejas/demandas contra la DCTA

Apéndice E: esfuerzos de difusión, reuniones del comité asesor comunitario y de la mesa redonda de los servicios sociales de la Agencia

Abril a junio de 2021

- Del 19 de abril al 25 de junio de 2021
    - Implementación del servicio a pedido de GoZone y su impacto en otros servicios

Junio de 2020

- Del 15 al 26 de junio de 2020
    - Respuesta de la DCTA ante la COVID-19
    - Descripción general de la modificación del cambio del servicio propuesta
    - Modificaciones propuestas para el servicio del autobús de conexión
    - Modificaciones propuestas para el servicio del tren A
    - Modificaciones para el servicio a pedido
    - Modificaciones para el servicio de University of North Texas
    - Continuación del programa de Lyft de la ciudad de Coppell
    - Análisis del Título VI

Octubre de 2019

- 14 de octubre de 2019
    - Programa anual de proyectos

Mayo de 2019

- Del 1 al 31 de mayo de 2019
    - Cambios en el servicio del tren A
    - Cambios en la ruta de conexión de Denton
    - Expansión de la zona del Aeropuerto Denton Enterprise
    - Cambios en las rutas de transportes de UNT
    - Tarifas del Programa de Pase Universitario

Mayo de 2019

- 28 de marzo de 2019
    - Reunión de adquisición de la expansión de la propiedad de la estación Old Town

Reuniones del comité asesor comunitario

- **2019**
    - Lewisville
        - Martes 9 de julio
        - Martes 8 de octubre
    - Denton
        - Jueves 11 de julio
        - Jueves 10 de octubre

Reuniones de la mesa redonda con la Agencia de Servicios Sociales

- **2022**
    - Lewisville
        - Martes 8 de febrero
        - Martes 10 de mayo
    - Denton
        - Jueves 10 de febrero
        - Jueves 12 de mayo

- **2021**
  - Lewisville
    - Miércoles 10 de marzo
    - Martes 18 de mayo
    - Martes 17 de agosto
    - Martes 19 de octubre
  - Denton
    - Miércoles 10 de marzo
    - Jueves 20 de mayo
    - Miércoles 18 de agosto
    - Jueves 21 de octubre
- **2020**
  - Lewisville
    - Miércoles 19 de febrero
    - Miércoles 8 de julio
    - Martes 27 de octubre
  - Denton
    - Jueves 20 de febrero
    - Miércoles 8 de julio
    - Jueves 29 de octubre
- **2019**
  - Lewisville
    - Miércoles 6 de febrero
    - Miércoles 1 de mayo
    - Miércoles 7 de agosto
    - Miércoles 6 de noviembre
  - Denton
    - Jueves 7 de febrero
    - Jueves 2 de mayo
    - Jueves 8 de agosto
    - Jueves 7 de noviembre

Denton	Fecha	NOTAS
Reunión del consejo asesor de la Oficina de Visitantes y Convenciones (Convention & Visitors Bureau, CVB) de Denton	1 de octubre de 2018	Se participó en la reunión y se informaron las actualizaciones de la DCTA
Divulgación de reunión del CAT	Del 1 al 5 de octubre	Divulgación de próximas reuniones del CAT por correo electrónico para GovDelivery y cuidados y alimentación de rutina
Divulgación general en la comunidad	Octubre	Correos electrónicos y llamadas a Denton Apts, Denton Neighborhood Assoc., SEDNA
Reunión de divulgación de la Zona del Aeropuerto de Denton con Target	4 de octubre de 2019	Divulgación y comunicación por correo electrónico con Amber Beltrain, generalista de RR. HH. de Target
Divulgación de SFOT y guías de rutas	4 de octubre de 2018	Entregado en la CVB de Lewisville, la CVB de Denton y Denton Welcome Center
Reunión de divulgación de la Zona del Aeropuerto de Denton con Peterbilt	5 de octubre de 2018	Reunión con Terry Harmon
Reunión de divulgación de la Zona del Aeropuerto de Denton con WinCo Foods	7 de octubre de 2018	Reunión con Monica Odom, generalista de RR. HH.

Reunión de la Zona del Aeropuerto de Denton con WinCo	17 de octubre de 2018	
Divulgación general en la comunidad	Noviembre	Correos electrónicos y llamadas a Denton Apts, Denton Neighborhood Assoc., SEDNA

Denton	Fecha	NOTAS
Holiday Express	1 de diciembre de 2018	Se trabajó con Denton County Friends of the Family
Divulgación sobre la Zona del Aeropuerto de Denton	11 y 12 de diciembre de 2018	Entrega de bolsa de divulgación a 61 negocios en la zona de DAZ. Nombres comerciales/lista disponible en el disco S: S:\COMMUNICATIONS & MARKETING\Public Involvement\Community Outreach
Entrega de guías de ruta		CVB de Denton, Discover Denton, UNT, TWU, NCTC
Divulgación general en la comunidad	Diciembre	Correos electrónicos y llamadas a Denton Apts, Denton Neighborhood Assoc., SEDNA
Divulgación de reunión del CAT	Del 21 al 25 de enero de 2019	Divulgación del CAT, cuidados y alimentación de rutina, correos electrónicos enviados con recordatorios de las próximas reuniones
Divulgación general en la comunidad	Enero	Correos electrónicos y llamadas a Denton Apts, Denton Neighborhood Assoc. Assoc., SEDNA
Entrega de folletos de UNT	24 de enero	Entrega de folletos específicos de UNT a Trista Moxley
Festival del Cine Negro de Denton	25 de enero de 2019	Moderador del panel de películas
Mesa redonda con Servicios Sociales de Denton	7 de febrero de 2019	
Divulgación con la Agencia de Servicios Sociales	21 de febrero de 2019	Encuesta y seguimiento de la mesa redonda con la Agencia de Servicios Sociales
Reunión del Festival de Luces de Navidad de Denton	6 de marzo de 2019	
Divulgación general en la comunidad	Marzo	Correos electrónicos y llamadas a Denton Apts, Denton Neighborhood Assoc., SEDNA
Divulgación con la Agencia de Servicios Sociales	1 de marzo	Actualización del Plan para Inclemencias Meteorológicas
Reunión de Holiday Lighting Assoc. de Denton	2 de octubre de 2019	
Reunión del CAT de Denton	10 de octubre de 2019	
Denton County Friends of the Family	7 de diciembre de 2019	

Directorio asesor de Discover Denton	6 de enero de 2020	
Reunión del comité de planificación del día de inauguración de Rails to Trails	16 de enero de 2020	

Denton	Fecha	NOTAS
Concierto y recepción de la noche de inauguración del Festival de Cine Negro de Denton	24 de enero de 2020	
Presentación de cortos familiares del Festival de Cine Negro de Denton	27 de enero de 2020	
CAT Denton	30 de enero de 2020	
Reunión del festival de arte y jazz de la ciudad de Denton	7 de febrero de 2020	
Reunión del comité de planificación del día de inauguración de Rails to Trails	12 de febrero de 2020	
SSA Denton	20 de febrero de 2020	
Denton High Noon Kiwanis	24 de febrero de 2020	
Llamadas de cambios del servicio	20 de marzo de 2020	
Reunión del comité asesor comunitario	15 de abril de 2020	
Reunión de la Cámara de Comercio de Denton	15 de abril de 2020	
Correos electrónicos de difusión de educación comunitaria (PTA y preescolares)	16 de abril de 2020	
Correo electrónico del Mes de la bicicleta del comité asesor comunitario	5 de mayo de 2020	
Correo del Programa EPP	11 de mayo de 2020	
Cartas de difusión de cambios del servicio	11 de mayo de 2020	
Reunión de marketing por Zoom de la Cámara de Denton	19 de mayo de 2020	

Coalición de Personas sin Hogar de Denton	11 de junio de 2020	
Hojas para colorear de seguridad para niños	Junio de 2020	
Encuesta a la Agencia de Servicios Sociales	15 de junio de 2020	
Asunto del correo electrónico para la lista de difusión seleccionada: Reunión pública	17 de junio de 2020	
Reunión virtual de la Agencia de Servicios Sociales : Capacitación para instructores	8 de julio de 2020	

Denton	Fecha	NOTAS
Entrega de mascarillas de PPE para organizaciones sin fines de lucro	9 de julio de 2020	
Asunto del correo electrónico de difusión: Requisitos de las mascarillas	20 de julio de 2020	
Correos electrónicos de socios de la comunidad	5 de agosto de 2020	
Correos electrónicos sobre reuniones de RAC	7 de agosto de 2020	
Bienvenida para el nuevo profesor del ISD de Denton	7 de agosto de 2020	
RAC	20 de agosto de 2020	
Comité asesor comunitario	20 de agosto de 2020	
Distribución de las guías de ruta	26 de agosto de 2020	
Patrocinador de la radio de Denton	Septiembre de 2020	
Folleto de Peachjar del ISD de Denton	15 de septiembre de 2020	
Reunión del comité asesor comunitario	Enero de 2021	
Promoción y patrocinio gratis del Festival del Cine Negro de Denton	Fines de enero de 2021	

Agencia de Servicios Sociales de Denton	Enero de 2021	
Capacitación para instructores	Febrero de 2021	
Transporte de vacunación de TMS	26 de febrero de 2021	
Comité asesor comunitario de abril	14 de abril de 2021	
Foros de la mesa redonda con la Agencia de Servicios Sociales	10 de marzo de 2021	
Participación pública de GoZone	Del 19 de abril al 25 de junio de 2021	
Celebración del evento de Tails Day (autoguiada/virtual)	24 de abril de 2021	
Educación de seguridad, parques y recreación	Marzo a junio de 2021	
Patrocinio del Día de la Liberación	Junio de 2021	
Nuevos profesores del ISD de Denton	Julio de 2021	
Planificación de la semana pionera de la TWU	Agosto de 2021	

Denton	Fecha	NOTAS
Foro de agosto de la mesa redonda con la Agencia de Servicios Sociales	Agosto de 2021	
Inicio del servicio de GoZone	7 de septiembre de 2021	
Feria estatal de Texas	Septiembre de 2021	
Arte y Jazz de Denton	1 de octubre de 2021	
Comité asesor comunitario	19 de octubre de 2021	
Agencia de Servicios Sociales de Denton	Octubre de 2021	
Organización Our Daily Bread	8 de diciembre de 2021	

Noticias de difusión comunitaria	8 de diciembre de 2021	
Afiches de GoZone	1 de febrero de 2022	
Reunión de la Alianza Ministerial de Denton	12 de febrero de 2022	
Agencia de Servicios Sociales de Denton	10 de febrero de 2022	
Desayuno de Point Bank Denton	1 de marzo de 2022	
Festival Thin Line	7 de marzo de 2022	
Guías de rutas de cambios en el servicio del DDTC	10 de marzo de 2022	
Sesiones de escucha de GoZone	25 de marzo de 2022	

Lewisville	**Nombre del personal**	**Fecha**	**NOTAS**
Difusión en la propiedad afectada/propietario del negocio (Expansión de la estación Old Town)		11 de febrero de 2019	Charlas en persona con el Sr. O'Malley sobre la adquisición de la propiedad después del intercambio de tierras
Reunión editorial con Community Impact (edición Lewisville/Highland Village/Flower Mound)	Adrienne H.	3 de octubre de 2018	Reunión trimestral con Community Impact sobre historias e ideas editoriales
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Octubre	Correos electrónicos y llamadas a Lewisville Apts, Lewisville Neighborhood Assoc., personal de divulgación barrial de Lewisville
Reunión sobre reportajes publicitarios con Community Impact	Adrienne H.	24 de octubre	Reunión sobre reportajes publicitarios para debatir sobre operaciones de comercialización estratégicas

Lewisville	Nombre del personal	Fecha	NOTAS
Desayuno de *networking* con adultos mayores	Kelly B.	17 de octubre de 2018	
CVB de Lewisville	Kelly B.	Octubre	Visita mensual con Kent Boring
Almuerzo formal de la Cámara de Lewisville	Kelly B./Nicole R.	23 de octubre de 2018	
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Octubre	Correos electrónicos y llamadas a Lewisville Apts, Lewisville Neighborhood Assoc., personal de divulgación barrial de Lewisville
CVB de Lewisville	Kelly B.	Noviembre	Visita trimestral con Kent Boring
Exposición comunitaria de Lewisville	Kelly B./Adrienne H./Kayleigh B.	3 de noviembre de 2018	
Desayuno de *networking* con Senior Services Alliance	Kelly B.	28 de noviembre de 2018	
Divulgación sobre la zona de Lakeway	Kelly B./Kiera G.	15 de diciembre	101 cartas enviadas a negocios de la zona de Lakeway, lista de nombres de negocios ubicada en el disco S:
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Octubre	Correos electrónicos y llamadas a Lewisville Apts, Lewisville Neighborhood Assoc., personal de divulgación barrial de Lewisville
Divulgación sobre la zona de Lakeway	Personal de MarCom	Del 17 al 21 de diciembre de 2018	Programación de viajes en transporte para hablar con los pasajeros sobre cambios futuros de servicio que afectan la Ruta 21/22
Divulgación sobre la zona de Lakeway	Kiera G.	8 y 9 de enero de 2019	Entrega de bolsas en comercios locales; se incluyeron guías en español
Entrega de guías de ruta en la CVB de Lewisville	Kiera G.	16 de enero de 2019	
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Enero	Correos electrónicos y llamadas a Lewisville Apts, Lewisville Neighborhood Assoc., personal de divulgación barrial de Lewisville
Almuerzo formal de la Cámara de Lewisville	Kelly B./Nicole R.	22 de enero de 2019	
Divulgación de reunión del CAT	Kelly B.	Del 21 al 25 de enero de 2019	Divulgación del CAT, cuidados y alimentación de rutina, correos electrónicos enviados con recordatorios de las

			próximas reuniones
Entrega de guías de ruta de la zona de Lakeway	Kiera G.	21 de enero	Se entregaron guías adicionales de la zona de Lakeway y las Rutas 21/22 a los departamentos de la zona, incluidas las guías en español
Mesa redonda en Lewisville	Kelly B.	1 de febrero de 2019	

Lewisville	**Nombre del personal**	**Fecha**	**NOTAS**
Mesa redonda con Servicios Sociales de la DCTA	Personal de MarCom	6 de febrero de 2019	
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Febrero	Correos electrónicos y llamadas a Lewisville Apts, Lewisville Neighborhood Assoc., personal de divulgación barrial de Lewisville
Entrega de guías de ruta en la CVB de Lewisville	Kiera G.	13 de febrero de 2019	
Healthcare Alliance de la Cámara del Área de Lewisville	Kelly B.	13 de febrero de 2019	
Feria de pasantías y carreras de TWU	Kelly B.	13 de febrero de 2019	
Festival Chin	Kelly B./Kiera G.	19 de febrero de 2019	Divulgación en la comunidad chin
Divulgación con la Agencia de Servicios Sociales	Kelly B./Kiera G.	21 de febrero de 2019	Encuesta y seguimiento de la mesa redonda con la Agencia de Servicios Sociales
Almuerzo formal "Estado de las Ciudades"	Adrienne H./Kiera G.	26 de febrero de 2019	
Entrega de guías de ruta en la CVB de Lewisville	Kiera G.	27 de febrero de 2019	
Entrega de guías de ruta en el Ayuntamiento de Lewisville	Kiera G.	4 de marzo de 2019	
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Marzo	Correos electrónicos y llamadas a Lewisville Apts, Lewisville Neighborhood Assoc., personal de divulgación barrial de Lewisville
Divulgación con la Agencia de Servicios Sociales	Kiera G./Kelly B.	1 de marzo	Actualización del Plan para Inclemencias Meteorológicas

Centro para adultos mayores de Lewisville – Flower Mound Lyft		Del 7 al 11 de octubre de 2019	
Reunión del CAT de Lewisville		8 de octubre de 2019	
Movimiento de Lewisville en Parkway		19 de octubre de 2019	
Almuerzo para viajes de TWU		22 de octubre de 2019	
Cambio de nombre de la estación Charles Emergy Old Town		29 de octubre de 2019	
Exposición de Lewisville		2 de noviembre de 2019	
Presentación de acceso a Evergreen Senior Living		13 de noviembre de 2019	
Feria de apartamentos de la TWU		14 de noviembre de 2019	
Feria de recursos del ISD de Lewisville		21 de noviembre de 2019	

Lewisville	**Nombre del personal**	**Fecha**	**NOTAS**
Cámara de Lewisville de LEADS		17 de enero de 2020	
Reunión de la comunidad Chin de Lewisville		24 de enero de 2020	
Correo de representación de Chin		25 de enero de 2020	
Almuerzo formal de la Cámara de Lewisville		28 de enero de 2020	
Lewisville de CAT		28 de enero de 2020	
Reunión de latinos de Lewisville		6 de febrero de 2020	
Agencia de Servicios Sociales de Lewisville		19 de febrero de 2020	
Festival de la Familia Chin		20 de febrero de 2020	
Reunión de la mesa redonda de la ciudad de Lewisville		28 de febrero de 2020	

Career Out del ISD de Lewisville		3 de marzo de 2020	
Difusión de poblaciones especiales		27 de marzo de 2020	
Cámara de Lewisville de LEADS		Abril de 2020	
Reunión del martes por Zoom de consejos de la Cámara de Lewisville		28 de abril de 2020	
Cámara de Lewisville de LEADS		Mayo de 2020	
Orador de Morning Rotary Club de Lewisville		28 de mayo de 2020	
Sonidos de Lewisville en casa		Junio de 2020	
Sonidos de Lewisville en casa		Julio de 2020	
Almuerzo de socios de la Cámara de Lewisville		15 de septiembre de 2020	
Agencia de Servicios Sociales de Lewisville		Enero de 2021	
Educación de seguridad, parques y recreación		Marzo a junio de 2021	
Nuevos profesores del ISD de Lewisville		Julio de 2021	
Foro de agosto de la mesa redonda con la Agencia de Servicios Sociales		Agosto de 2021	
GoZone de los empleados de la ciudad de Lewisville		7 de octubre de 2021	
Agencia de Servicios Sociales de Lewisville		Octubre de 2021	

Lewisville	**Nombre del personal**	**Fecha**	**NOTAS**
Desfile de bienvenida de LHS		20 de octubre de 2021	
Día de la carrera profesional de ES de la independencia del ISD de Lewisville		18 de noviembre de 2021	
Distribución de folletos de GoZone (Oficina de Convenciones y Visitantes de Lewisville, Ejército de Salvación, comedor comunitario de la CCA)		25 de enero de 2022	

Agencia de Servicios Sociales de Lewisville		8 de febrero de 2022	
Reunión de la Cámara del Directorio de Lewisville		17 de febrero de 2022	
Career Out del ISD de Lewisville		1 de marzo de 2022	
GoZone del Programa CARE de TWU		Marzo de 2022	
Día de la carrera profesional de Mill Street		10 de marzo de 2022	
Presentación de GoZone para Evergreen Senior Adult		18 de marzo de 2022	

Highland Village	**Nombre del personal**	**Fecha**	**NOTAS**
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Octubre	Correos electrónicos y llamadas a Highland Village Neighborhood Associations
Reunión editorial y sobre reportajes publicitarios con Cross Timbers Gazette	Adrienne H.	5 de octubre de 2018	Reunión trimestral editorial y sobre reportajes publicitarios para analizar operaciones de comercialización estratégicas e ideas para notas
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Noviembre	Correos electrónicos y llamadas Highland Village Neighborhood Associations
Comercios de Highland Village	Kelly B.	Noviembre	Llamada telefónica
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Diciembre	Correos electrónicos y llamadas a Highland Village Neighborhood Associations
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Enero	Correos electrónicos y llamadas a Highland Village Neighborhood Associations
Almuerzo formal de Highland Village	Kelly B.	8 de enero de 2019	
Café formal de Highland Village	Kelly B.	7 de marzo de 2019	
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Marzo	Correos electrónicos y llamadas a Highland Village Neighborhood Associations
Almuerzo formal para Highland Village Business Association		14 de enero de 2020	
Difusión de negocios de Highland Village/Lyft		24 de marzo de 2020	

Difusión de negocios de Highland Village/Lyft		6 de mayo de 2020	
Mensajes de correo electrónico masivos de Lyft de Highland Village Business Association		2 de junio de 2020	
Educación de seguridad, parques y recreación		Marzo a junio de 2021	
Festival de Highland Village		Junio de 2021	
Highland Village Business Association		5 de octubre de 2021	
Oficiales caídos de Highland Village		16 de octubre de 2021	
Festival de Chili de McAuliffe		31 de marzo de 2022	

Ciudades no miembro	**Ciudad**	**Nombre del personal**	**Fecha**	**NOTAS**
University of North Texas	Denton	Adrienne H.	23 de octubre de 2018	Presentación del proyecto sobre clientes de la clase de último año de UNT
Campaña drive.ai	Frisco	Adrienne H.	Octubre	Conferencias telefónicas durante el mes, en coordinación con los eventos del día de demostración de drive.ai (22 y 23 de octubre)
Almuerzo formal de Lake Cities	Lake Dallas	Kelly B.	13 de noviembre	
Almuerzo formal de liderazgo sin fines de lucro	Flower Mound	Kelly B.	4 de febrero de 2019	Almuerzo formal con 65 organizaciones sin fines de lucro de la zona.
Air North Texas	Reunión por teléfono o en Arlington	Kelly B.	17 de enero de 2019	
Air North Texas	Reunión por teléfono o en Arlington	Kelly B.	Marzo	
Orientación de UNT	Denton		6 de enero de 2020	
Hotel y suites del campo			3 de enero de 2020	
Rotario Cross Timbers			10 de enero de 2020	

Orientación de trasbordo de UNT			9 de enero de 2020	
Orientación de Discovery Park de UNT			Del 13 al 14 de enero de 2020	

Ciudades no miembro	Ciudad	Nombre del personal	Fecha	NOTAS
Orientación y reunión abierta de UNT			4 de febrero de 2020	
OLLI UNT			19 de febrero de 2020	
Asociación de jubilados de UNT			25 de febrero de 2020	
Planificación de viajes para Hodges Family			26 de febrero de 2020	
Almuerzo formal "Estado de las Ciudades"			25 de febrero de 2020	
Desayuno de negocios de Point Bank			12 de marzo de 2020	
Heritage ES Mystery Reader (Facebook)			3 de abril de 2020	
Almuerzo por Zoom de la Cámara de Flower Mound			21 de abril de 2020	
Show radial Mind Your Business			9 de mayo de 2020	
Conferencia telefónica de Air North Texas			21 de mayo de 2020	
Cómo sortear las fianzas para los estudiantes de UNT			31 de julio de 2020	
Reunión por Zoom de Healthcare Alliance			2 de septiembre de 2020	

Conferencia telefónica de Air North Texas			18 de septiembre de 2020	
Correo electrónico de los socios de Trail Moments			18 de septiembre de 2020	
Western Days			26 de septiembre de 2020	

Ciudades no miembro	**Ciudad**	**Nombre del personal**	**Fecha**	**NOTAS**
Patrocinio de la feria y rodeo de North Texas			Mediados de agosto de 2021	
Orientación de UNT			Agosto de 2021	
Planificación de la semana de bienvenida de UNT			Agosto de 2021	
Capacitación de TX Workforce Solutions			7 de octubre de 2021	
Presentaciones de GoZone (Flower Mound y comunidades escolares)			16 de noviembre de 2021	
Evento de celebración de Castle Hills			20 de noviembre de 2021	
Pedia Place: Folletos de GoZone y seguridad infantil			21 de enero de 2022	
Feria para estudiantes externos al alojamiento de UNT			26 de enero de 2022	
Presentación de Lake Cities Rotary			1 de febrero de 2022	

Material de Castle Hills de GoZone			1 de febrero de 2022	
Single Parents Advocates Golf Swag			7 de marzo de 2022	
Feria para estudiantes externos al alojamiento de UNT			30 de marzo de 2022	

https://www.dcta.net/media-center/news/2020/denton-county-transportation-authoritys-june-2020-public-meeting-goes- digital

Apéndice F: ejemplo de aviso de reunión pública

DCTA | DENTON COUNTY TRANSPORTATION AUTHORITY

DROP BY OUR NEXT OPEN HOUSE MEETING!

PROPOSED FARE CHANGES

DCTA is recommending a new fare structure in an effort to simplify your fare options and to provide system-wide access. DCTA's Local Fare Promotion is set to expire on January 13, 2019 and be replaced by the new fare structure on January 14, 2019.

OPEN HOUSE TOPIC:
New Fare Structure and Fare Programs Effective January 14, 2019

LEWISVILLE
Saturday, November 3, 2018 | 9:00 a.m. – noon*
Lewisville Community Resource Expo | Next Steps Center
1305 TX-121 BUS | Lewisville, TX 75067

HIGHLAND VILLAGE
Saturday, November 3, 2018 | 10:00 a.m. – 2:00 p.m.*
City of Highland Village Fall Festival | Unity Park
2200 Briarhill Blvd | Highland Village, TX 75077

DENTON
Thursday, November 8, 2018 | 3:00 p.m. – 6:00 p.m.
Downtown Denton Transit Center | Lobby
604 E. Hickory Street, Denton, TX 76205

DENTON
Saturday, November 10, 2018 | 10:00 a.m. – 2:00 p.m.
Denton Welcome Center on the Square
111 W. Hickory St | Denton, TX 76201

ONLINE
Review the presentation and submit feedback online at dcta.net/about-dcta/public-engagement between Monday, October 29, and Friday, November 16.
*Come to this free event and locate the DCTA table for more information.

Everyone is welcome to attend the open house meetings. Those who need materials in large-print or translated in a different language, or persons with hearing or sight interpretive service needs are asked to contact DCTA at least five (5) days in advance of the specific meeting at 940.243.0077 or via email at dctainfo@dcta.net so that DCTA can accommodate requests.

RideDCTA.net • 940.243.0077 HopOnBoardBlog.com • #RideDCTA

Denton County Transportation Authority's June 2020 Public Meeting Goes Digital

June 01, 2020

The Denton County Transportation Authority (DCTA) invites the public to view its online June public meeting video presentation to provide feedback on upcoming proposed agency projects. In lieu of in-person public meetings, DCTA will host its June public meeting presentation online due to the **coronavirus (COVID-19) health emergency.**

The agency regularly holds public meetings to inform and engage with the community regarding DCTA projects, programs and services. DCTA encourages people to provide feedback that will help the agency deliver mobility options that benefit the many communities DCTA serves.

The online video presentation will be available online from Monday, June 15, until Friday, June 26, and will include all the information on the proposed DCTA service changes and projects usually presented during an in-person public meeting.

Apéndice G: cambios importantes en el servicio y guías de impacto desigual

En respuesta a los lineamientos de la FTA, la DCTA desarrolló y propuso una política actualizada sobre cambios importantes en el servicio en 2018 para incluir consideraciones sobre el impacto desigual y la carga desproporcionada, y una mejor definición de los cambios importantes en el servicio. El directorio de la DCTA aprobó la política actualizada el 25 de octubre de 2018, como parte de la actualización del Programa del Título VI de 2019 de la DCTA. La DCTA ya no opera más de 50 vehículos durante la hora pico y no está obligada a establecer estas políticas o realizar análisis de cambios de servicio importantes, de acuerdo con el artículo 4 del capítulo IV de la circular de asesoramiento 4702.1B de la FTA. Sin embargo, esta información se ha proporcionado para su uso en caso de que la DCTA vuelva a operar 50 o más vehículos en hora pico o si la DCTA elige realizar estos análisis a su discreción.

Impacto desigual

La DCTA establece que los cambios en las tarifas, los cambios importantes de servicio o los cambios de otras políticas tienen un impacto desigual si las poblaciones minoritarias asumirán un cinco (5) por ciento más de la carga agregada o tendrán un cinco (5) por ciento menos de los beneficios agregados, en comparación con las poblaciones no minoritarias. Para evitar, minimizar o mitigar los impactos desiguales, la DCTA desarrollará y evaluará alternativas o modificaciones en los cambios sugeridos que podrían tener impactos adversos.

La DCTA implementará alternativas o modificaciones en los cambios sugeridos para abordar los impactos adversos, excepto:

- si hay una justificación legítima y significativa para el cambio, y
- si no hay otras alternativas que podrían lograr los mismos objetivos legítimos, pero con menos efectos desiguales en función de la raza, el color o la nacionalidad.

Carga desproporcionada

La DCTA establece que un cambio en las tarifas, un cambio importante de servicio o un cambio de otra política tienen una carga desproporcionada si las poblaciones de bajos ingresos asumirán un cinco (5) por ciento más de la carga agregada o tendrán un cinco (5) por ciento menos de los beneficios agregados, en comparación con las poblaciones de ingresos superiores, excepto que dichos efectos desproporcionados se mitiguen.

Política de cambios importantes en el servicio

Se puede realizar un análisis de equidad del servicio siempre que la DCTA implemente un cambio importante en él. Un cambio importante en el servicio es aquel que provoca uno o más de los siguientes resultados:

- El establecimiento o la eliminación de una ruta fija de autobús.
- Una alteración geográfica significativa de una ruta dada en más del 25 % de sus millas de ingreso.
- Una modificación que causa cambios en la cantidad de horas diarias de ingreso equivalentes a un aumento o a una disminución del 25 % o más de las horas diarias originales de servicio.

Es importante tener en cuenta que, a la fecha de esta publicación, la FTA no ha establecido criterios para definir un cambio de servicio importante en Microtransit ni en los servicios a pedido como GoZone, ni ha

definido umbrales de impacto desiguales para estos servicios. Sin embargo, la DCTA también puede aplicar estas métricas a GoZone y a los demás servicios a pedido mediante el uso de umbrales equivalentes.

Política de cambios en las tarifas

Se podrá hacer un análisis de equidad de las tarifas siempre que la DCTA implemente un cambio en las tarifas, sin importar el monto del aumento o la disminución, excepto para los cambios identificados como excepciones en la circular 4702.1B de la FTA. Los cambios en las tarifas se definen como un aumento o una disminución de las tarifas:

- de todo el sistema,
- de algún modo de transporte, o
- del tipo o medio de pago de la tarifa.

Apéndice H: análisis según el Título VI

Contenido

- Expansión de la estación Old Town
- GoZone
- Cambios en el servicio de otoño de 2020

Expansión de la estación Old Town: análisis de equidad

Análisis de equidad del Título VI:
Expansión de la estación Old Town

Contexto y propósito

El condado de Denton es el 25.° condado de más rápido crecimiento en Estados Unidos, con más de 850,000 residentes, según la Oficina del Censo de Estados Unidos. El 5 de noviembre de 2002, las autoridades del condado de Denton aprobaron la creación de la Autoridad de Transporte del Condado de Denton (DCTA) para avanzar con las alternativas de transporte público. La DCTA fue financiada en 2003 mediante un impuesto sobre las ventas de medio centavo específico en las ciudades de Denton, Lewisville y Highland Village y completó su plan inicial de servicios en junio de 2011 con el lanzamiento de su servicio del tren A de cercanías. En diciembre de 2011, la DCTA actualizó su plan de servicios para incluir mejoras en todo el sistema para potenciar las inversiones iniciales y responder a las necesidades de transporte público que causaron el crecimiento dinámico de la zona. Hoy, la DCTA presta sus servicios a casi tres millones de pasajeros al año y funciona dentro de los condados de Denton y Collin, así como en los condados de Tarrant y Dallas con conexiones de transporte con Trinity Metro y Dallas Area Rapid Transit.

La DCTA se compromete a mejorar la movilidad, la calidad del aire, el desarrollo económico y la habitabilidad en las áreas en las que prestamos servicios. Durante los últimos 16 años, la DCTA ha acelerado las soluciones innovadoras de transporte que han sido fundamentales para la reducción de las congestiones de tránsito y la mejora de la calidad del aire, y, al mismo tiempo, el fomento de un crecimiento y desarrollo ordenados y la mejora de la calidad de vida de los residentes del condado de Denton.

La DCTA planea expandir su actual estación de tren A de cercanías en Old Town de Lewisville mediante la compra de la propiedad de John Burns Construction Company (± 5 acres) ubicada en 655 East Main Street y adyacente a la estación actual. Una vez construida, la estación Old Town incluirá un Centro de Transporte Intermodal (Intermodal Transportation Center, ITC) y las futuras oficinas administrativas de la DCTA en el centro de Lewisville. La fase inicial de la expansión reconfigurará los carriles para autobuses y estacionamientos existentes para permitir la construcción de instalaciones de trasbordo de autobuses que incluyan una rotonda para el estacionamiento/trasbordo de autobuses, soluciones de primera/última milla y conexiones para peatones, bahías cubiertas para autobuses, una cabina de información para pasajeros, aceras, bordillos y accesos vehiculares. Una vez completada la construcción, el ITC incluirá un edificio para las comunidades de los pasajeros y una zona de espera, un espacio para reuniones comunitarias y que servirá como centro regional que conectará las rutas de trenes y autobuses de la DCTA con soluciones de primera/última milla mediante el acceso directo a TNC, taxis, trenes, vías y conexiones para bicicletas/peatones.

La DCTA se compromete a garantizar que nadie quede excluido de participar en sus servicios de transporte ni se le nieguen los beneficios de estos por motivos de raza, color o nacionalidad, según lo protegido por el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964. Los requisitos especificados en la circular 4702.1B de la FTA para cumplir con el artículo 21.9(b)(3) del Título 49 del Código de Regulaciones Federales (Code of Federal Regulations, CFR) establecen que: *"Al determinar el sitio o la*

ubicación de las instalaciones, un beneficiario o solicitante no puede hacer selecciones con el propósito o el efecto de excluir, negarles los beneficios o someter a las personas a discriminación en virtud de cualquier programa al que se aplique este reglamento, por motivos de raza, color o nacionalidad; o con el propósito o efecto de derrotar o perjudicar sustancialmente el logro de los objetivos de la Ley o esta parte".

En octubre de 2019, la FTA descubrió que la expansión de la estación propuesta por la DCTA calificaba como una *Exclusión categórica*
("Lista C", tipo 9) de acuerdo con el Título 23, artículo 771.117(c), del CFR.

El análisis de equidad del Título VI contenido en este documento tiene como objetivo demostrar que la ubicación de la expansión de la estación planificada por la DCTA se realizó sin tener en cuenta la raza, el color ni la nacionalidad.

Proceso de selección de la ubicación

La parcela en cuestión de aproximadamente cinco acres (figura 1) se seleccionó únicamente debido a su tamaño y ubicación inmediatamente adyacente al límite sur del estacionamiento de vehículos privados y para tomar transporte público de la estación Old Town. En el artículo 3(iv) del apéndice C de la parte 21 del Título 46 del CFR, se establece que: "La ubicación de los proyectos que requieren la adquisición de tierras y el desplazamiento de personas de sus residencias y negocios no puede determinarse en función de la raza, el color ni la nacionalidad". El sitio ahora se utiliza como patio de materiales para John Burns Construction Company y es de su propiedad. La propiedad o empresa constructora no es propiedad de una clase protegida por el Título VI. En la tabla 1, se documentan las actividades de divulgación en persona entre la DCTA, su representante (en Estados Unidos) y el dueño de la propiedad afectada.

Tabla 1: Difusión en la propiedad afectada/propietario del negocio

Fecha	Actividad
22 de marzo de 2017	Reunión en persona: analizar la adquisición y la valoración con el Sr. O'Malley y sus representantes, la DCTA y Estados Unidos.
11 de febrero de 2019	Reunión en persona: nuevo representante del Sr. O'Malley para hablar sobre la adquisición.
13 de marzo de 2019	Reunión en persona: la DCTA y el representante del Sr. O'Malley charlaron sobre la adquisición de la propiedad después del intercambio de tierras.
28 de mayo de 2019	Reunión en persona: la DCTA y el representante del Sr. O'Malley y de Estados Unidos charlaron sobre la adquisición de la propiedad después del intercambio de tierras.

Figura 1.

Centro Intermodal/Complejo de oficinas administrativas de la DCTA

Propiedad en cuestión

0 0.05 0.1 millas

DCTA

Análisis de beneficios y cargas

Durante la preparación de su *Hoja de trabajo de exclusión categórica*, la DCTA revisó los beneficios y las cargas de ubicar sus oficinas administrativas y del ITC en la propiedad en cuestión. El contexto de desarrollo existente en el sitio y a su alrededor es casi en su totalidad para uso industrial ligero no residencial y está cerca del distrito de uso mixto de Old Town de la ciudad de Lewisville, que se está (re)desarrollando gradualmente de una manera que apoye al transporte para incluir un equilibrio integrado de viviendas y comercios. En la tabla 2, se resumen los beneficios y las cargas asociadas con el sitio.

Tabla 2: Beneficios y cargas

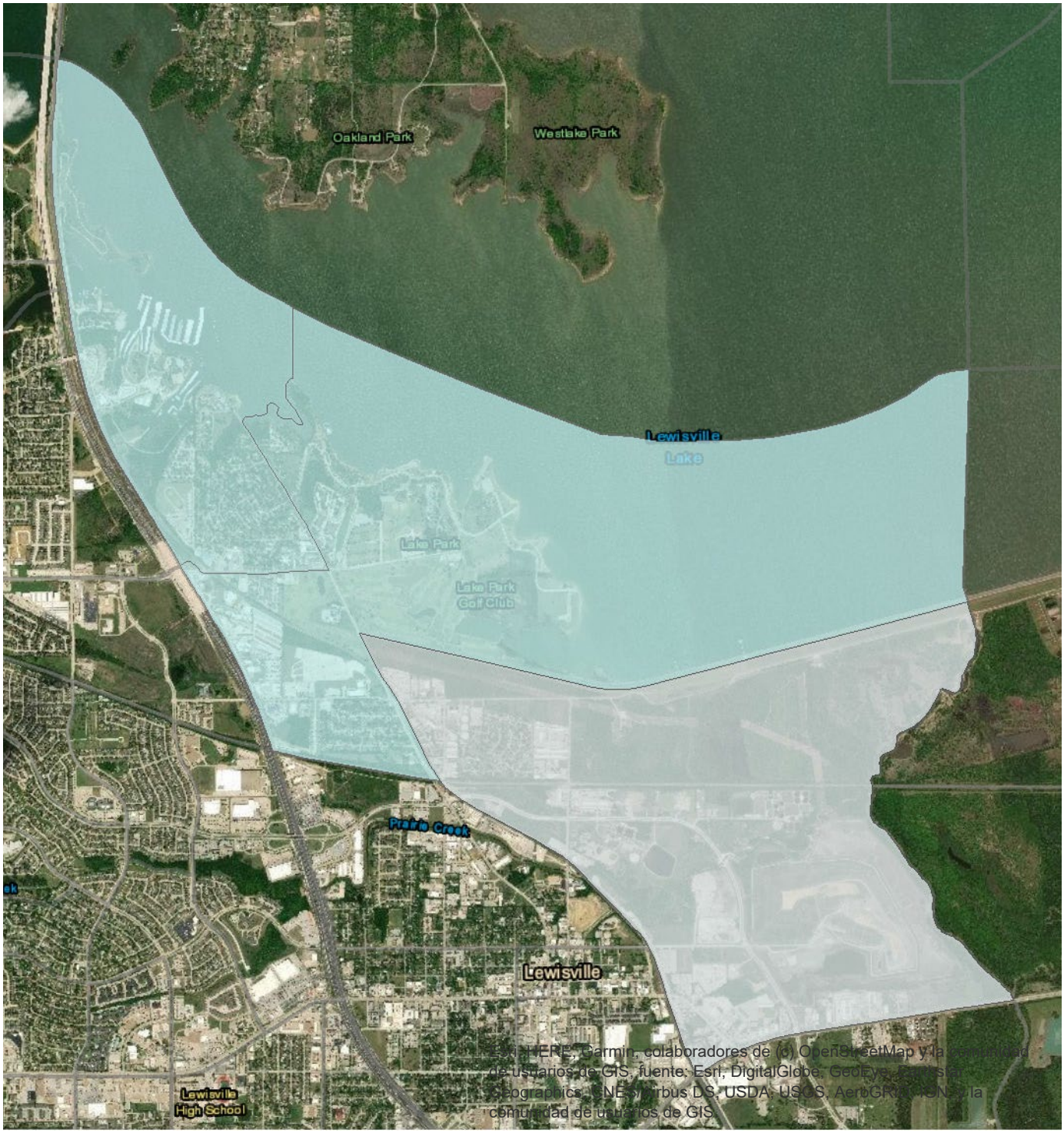
Beneficios/Imágenes positivas	Cargas/Impactos adversos
• Adyacencia a la estación de Old Town del tren A • Propiedad subdesarrollada • Apoyo a la visión de volver desarrollar la calle principal de la ciudad de Lewisville	• Negocios activos en el sitio

Análisis de equidad e impactos acumulativos

La DCTA documentó la composición demográfica mediante los cálculos a 5 años de grupos de bloques de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (American Community Survey, ACS) de 2017 asociada con el sitio para garantizar que su selección no tuviera impactos de desigualdad por motivos de raza, color o nacionalidad. El sitio está ubicado completamente dentro de la sección censal 21502, grupo de bloques 3, como se muestra en la figura 2. En la tabla 3, se presentan las características demográficas aplicables asociadas con el condado de Denton y la sección censal y el grupo de bloques que contiene el sitio seleccionado.

Figura 2.

Centro Intermodal/Complejo de oficinas administrativas de la DCTA



Sección censal: 21502

Grupo de bloques: 3

Propiedad en cuestión

0 0.5 1 milla

P:\TIM_GIS\MXD\OldTownEquityAnalysisV2Fig2.mxd

Fecha: 2/4/2020

N

Tabla 3: Características demográficas

	Sección censal 21502 del grupo de bloques 3	Sección censal 21502	Condado de Denton, TX
Total de habitantes	1,242	4,649	859,064
Blancos	1,129	3,560	655,466
No blancos	113	1,089	203,598
Porcentaje de habitantes no blancos	9 %	23 %	24 %
Porcentaje por debajo del índice de pobreza	35.7 %	6.1 %	7.3 %
Ingreso medio por grupo familiar	$32,221	$86,532	$83,376
Porcentaje con dominio limitado del inglés	26.0 %	20.3 %	23.1 %

Fuente: US Census Geodatabase: 'ACS_2017_5YR_BG_48_TEXAS.gdb'

La revisión de las características demográficas alrededor del sitio revela que el grupo de bloques del censo que contiene el sitio tiene una proporción significativamente menor de personas no blancas en comparación con la sección censal más grande o el condado de Denton en general. Es importante destacar que, a nivel del grupo de bloques, hay una proporción significativamente mayor de hogares con ingresos por debajo del umbral de pobreza, lo que probablemente se deba a la ubicación de una gran comunidad de viviendas prefabricadas en la esquina noroeste del grupo de bloques. No se identificaron impactos adversos para esta comunidad de bajos ingresos durante la revisión de NEPA realizada en apoyo a la *Hoja de trabajo de exclusión categórica* que se preparó para el sitio.

Conclusión

Tras revisar la documentación que contiene este documento, es claramente evidente que no se producirán impactos dispares adversos una vez adquirida la parcela en cuestión.

GoZone: análisis de equidad del Título VI

TÍTULO VI DE LA GOZONE Y ANÁLISIS DE EQUIDAD DE LA DCTA

15 de abril de 2022

TÍTULO VI DE LA GOZONE Y ANÁLISIS DE EQUIDAD DE LA DCTA

Preparado para:
Autoridad de Transporte del Condado de Denton
1955 Lakeway Drive, Suite 260
Lewisville, TX 75057

Preparado para:
Kittelson & Associates, Inc.
P.O. Box 256517
Chicago, IL 60625
410.949.5308

Gestor del proyecto:
Gibran Hadj-Chikh
Director de planificación sénior

Directora del proyecto:
Mary Raulerson
Director de planificación sénior

Número del proyecto: 24618.004

9 de julio de 2021

Página intencionalmente en blanco

CONTENIDO

INTRODUCTION 6
1. OVERVIEW OF PROPOSED CHANGES 6
1.1 BASELINE SERVICE 7
1.2 SERVICE IMPLEMENTATION PHASES 10
2. PEER REVIEW 12
3. METHODOLOGY 12
3.1 DCTA TITLE VI POLICY 13
DISPARATE IMPACT 13
FARE CHANGE POLICY 13
DISPROPORTIONATE BURDEN 14
EXISTING THRESHOLDS 14
3.2 DEFINITIONS AND ANALYSIS 14
4. RESULTS 17
5. RECOMMENDATIONS 22

INTRODUCCIÓN

El propósito de este documento es presentar un análisis de los posibles impactos de la transición propuesta por la Autoridad de Transporte del Condado de Denton (DCTA) de los servicios de transporte de ruta fija a los servicios a pedido de GoZone, en poblaciones de bajos ingresos, minoritarias y con dominio limitado del inglés (LEP), dentro del área de servicio de la DCTA y de acuerdo con la guía de política actual del Título VI de la DCTA. Las pautas del Título VI de la Administración Federal de Transporte (FTA) prohíben cambios en el servicio de transporte que afecten de manera desigual a las poblaciones de minorías raciales/étnicas o que representen una carga desproporcionada para las poblaciones de bajos ingresos (por debajo del 125 % del nivel federal de pobreza en este análisis). Además, en este análisis, se consideran los impactos en las personas con dominio limitado del inglés (LEP).

El texto completo de las políticas de impacto desigual y carga desproporcionada de la DCTA se puede encontrar en el sitio web de la DCTA.

Esta metodología es coherente con los requisitos de la Administración Federal de Transporte (FTA) para el análisis según el Título VI; sin embargo, dado que la guía actual de la FTA (tal como se encuentra en la circular 4702.1B, con fecha del 1 de octubre de 2012) no proporciona instrucciones explícitas sobre cómo deben analizarse los servicios a pedido, el equipo de estudio proporcionó documentación adicional sobre cómo llevó a cabo su análisis.

El documento se organiza de la siguiente manera:

- En la sección 1, se ofrece una descripción general de los cambios propuestos para el servicio de autobuses de la DCTA.
- En la sección 2, se resume la revisión de pares que se llevó a cabo para comprender las prácticas recomendadas en la metodología del Título VI que realizaron otras agencias de transporte que implementan el servicio a pedido.
- En la sección 3, se describe la metodología utilizada para llevar a cabo el análisis según el Título VI de la transición propuesta por la DCTA de los servicios de ruta fija al servicio a pedido de GoZone.
- En la sección 4, se resumen los resultados del análisis inicial.
- En la sección 5, se brindan recomendaciones asociadas con este análisis y la implementación de GoZone propuesta.

De acuerdo con la metodología utilizada, los resultados del análisis de equidad muestran que la red de GoZone propuesta crea beneficios dentro del rango aceptable para las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, donde los residentes de bajos ingresos reciben un 12.0-13.2 % del aumento del servicio en viajes anuales por persona que tienen disponible, y para las poblaciones minoritarias que reciben un 43.4-45.7 % del aumento del servicio. Este análisis deberá actualizarse si se hicieran más cambios al servicio.

Además de este análisis, la DCTA llevó a cabo un sólido proceso de divulgación y participación mediante el uso de información demográfica para informar y hacer participar a los clientes y comunidades protegidos por el Título VI. Esa divulgación y sus resultados se describen en un informe por separado y se utilizan para informar a los responsables de la toma de decisiones sobre preocupaciones que puedan guiar el ajuste del servicio, la recopilación de datos, el monitoreo y la difusión que sean importantes para cumplir con las metas y objetivos de equidad de la DCTA.

1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LOS CAMBIOS PROPUESTOS

La Autoridad de Transporte del Condado de Denton (DCTA) planea implementar GoZone, que reemplazará la mayoría de las rutas de transporte fijas existentes de la DCTA con un servicio de viajes compartidos a pedido para los viajes que sean dentro y, a veces, entre las zonas designadas en el condado de Denton. El proyecto busca ofrecer un mejor servicio a un sector más amplio del área de

servicio de la DCTA y brindar un servicio de transporte compartido a pedido fácil de usar. La implementación inmediata hará que el servicio a pedido reemplace la mayoría de las rutas fijas, y los servicios a futuro eliminarán todas las rutas fijas a favor del servicio a pedido.

1.1 SERVICIO BASE

Para poder comprender los posibles impactos de la propuesta de GoZone en las poblaciones donde funcionan los servicios de la DCTA, el equipo de estudio comparó el servicio de la propuesta de GoZone con los servicios que ofrecía la DCTA en diciembre de 2019. El motivo para esto es que se eliminaron varios servicios de ruta fija durante la pandemia de COVID-19 que se hubieran considerado como un cambio importante en los servicios bajo circunstancias normales. Comparar la propuesta de GoZone con las operaciones previas a la COVID hizo posible tener en cuenta la eliminación de estas rutas como también el agregado del servicio GoZone. Además, se incluyó el servicio de traslado de Highland Village en el análisis base, aunque este servicio de ruta fija ya había sido reemplazado previamente con un servicio a pedido como parte de un proyecto piloto.

Este análisis no incluye los servicios de traslado del campus de University of North Texas (UNT), que se ofrecen en asociación con UNT y que seguirán funcionando junto con GoZone.

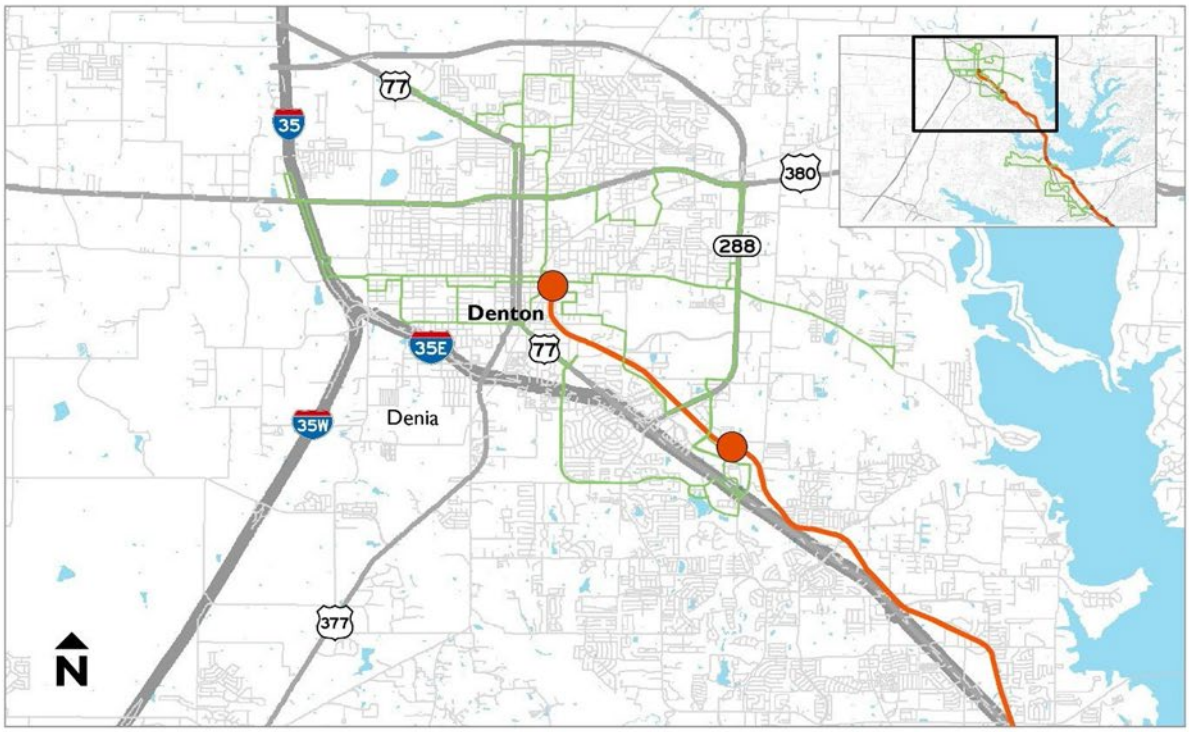
El área de servicio de diciembre de 2019 y sus características se muestran en la figura 1 y pueden encontrarse en el siguiente enlace: https://platform.remix.com/map/8e183926?latlng=33.11761,-97.08022,10.5&public=true

Las frecuencias pico de las rutas que se incluyen en el análisis base están en la tabla 1 y en la figura 2.

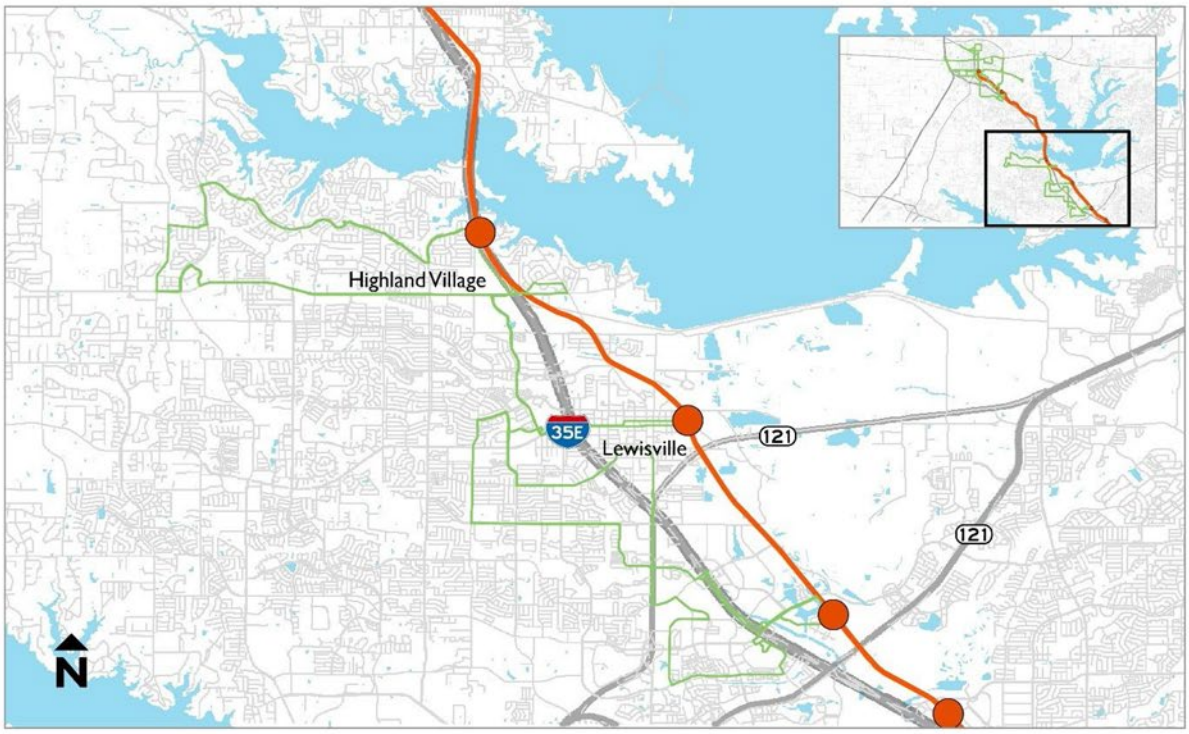
Tabla 1. Frecuencia de rutas existentes a diciembre de 2019 (fuente: Remix)

Nombre de la ruta	Frecuencia pico (minutos)
1	44
2	31
3	21
4	30
5	17
6	26
7	30
8	19
Conexión de Lewisville 21	29
Conexión de Lewisville 22	30
Tren A	29
Servicio de traslado de conexión de Highland Village	30

Figura 1. Servicio existente de la DCTA (diciembre de 2019)



Rutas de autobús existentes | Tren A | Calzadas | Estaciones de tren



Rutas de autobús existentes | Tren A | Calzadas | Estaciones de tren

Figura 2. Servicio existente de la DCTA: frecuencias pico (diciembre de 2019)

Tren A
Calzadas
Estaciones de tren
Frecuencia pico de tránsito (minutos)
7-20
21-94

Tren A
Calzadas
Estaciones de tren
Frecuencia pico de tránsito (minutos)
7-20
21-94

1.2 FASES DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SERVICIO

El servicio de GoZone se implementará en fases, como se describe en la página 147 del paquete para la reunión ordinaria del directorio del 24 de junio de 2021. Este análisis cubre la Fase I, cuya implementación está programada para septiembre de 2021. La implementación de la Fase II está programada durante el transcurso de 2022. Puede encontrar el servicio de ruta fija de la Fase I, sin incluir las GoZones, en el siguiente enlace: https://platform.remix.com/map/14617d69?latlng=33.11761,-97.08022,10.5&public=true

El servicio de ruta fija de la Fase I y las áreas de servicio de GoZone se muestran en la figura 3.

La Fase I tendrá las siguientes horas de servicio después del lanzamiento anticipado en septiembre de 2021, y brindará sus servicios dentro de las GoZones de Denton y Lewisville/Highland Village:

- De lunes a jueves: 5 a. m. a 10 p. m.
- Viernes: 5 a. m. a 11 p. m.
- Sábados: 8 a. m. a 8 p. m.

Los complementos de la Fase I brindan las siguientes expansiones al servicio, si se implementan:

- Horas de servicio los sábados hasta las 11 p. m.
- Servicio los domingos y feriados: 8 a. m. a 6 p. m. (supone 10 feriados al año)
- Expandir la zona de Denton para incluir Denia
- Servicio dentro de Business 121 North Zone Expansion (con First Park 121)
- Servicio entre la GoZone de Lewisville/Highland Village y Business 121 North Zone Expansion (con First Park 121)
- Servicio entre las zonas de Denton y Lewisville/Highland Village los domingos
- Servicio entre la GoZone de Lewisville/Highland Village y la estación de DART Frankford: de lunes a jueves, de 5 a. m. a 10 p. m., y los viernes, de 5 a. m. a 11 p. m.
- Servicio de "Viaje a casa garantizado" desde la estación de DART Trinity Mills a la zona de Denton o de Lewisville/Highland Village durante tres horas más una vez finalizado el servicio base, de lunes a sábados. Estas horas de servicio no están incluidas en las horas de servicio anticipadas al momento del lanzamiento en nuestro análisis.
- Reemplazo del tren A los domingos, de 8 a. m. a 6 p. m.

Las siguientes rutas de autobús se designaron para eliminación inmediata como parte del servicio base de la Fase I:

- Rutas de Denton 1, 2, 4, y 6[1]
- Servicio de traslado de conexión de Highland Village
- Rutas de Lewisville 21 y 22

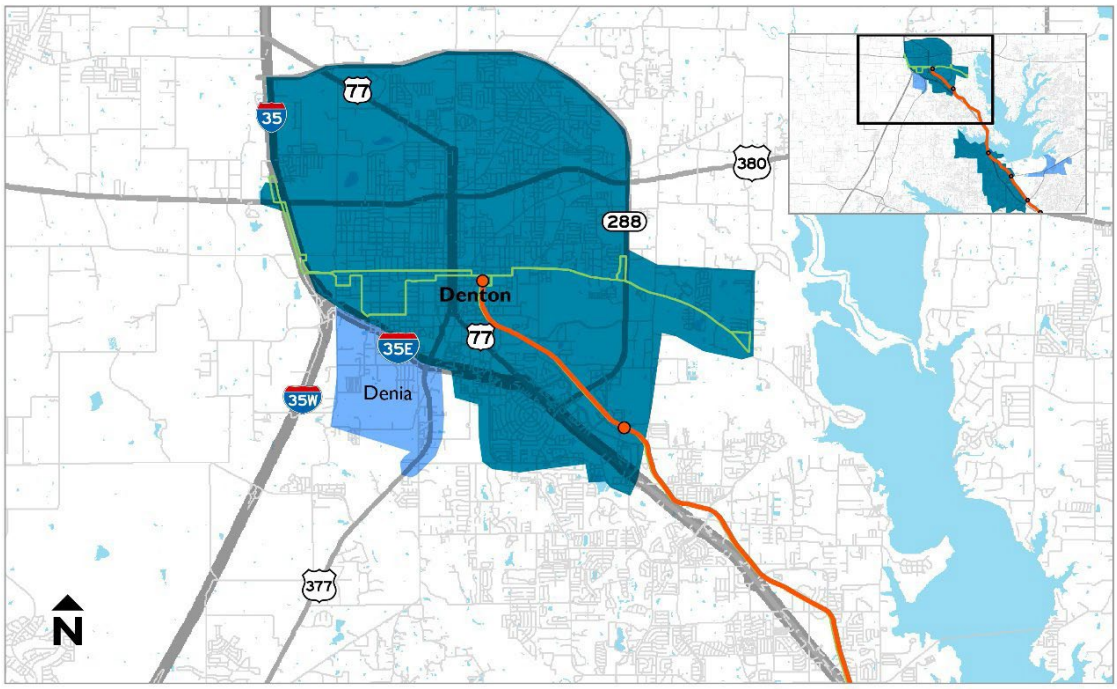
Además, las Rutas 3 y 7 de Denton serán monitoreadas durante los primeros seis meses del servicio GoZone, con la consideración de su posible eliminación. Como se debe llevar a cabo un análisis según el Título VI no más de seis meses antes de la implementación del servicio, debe realizarse un análisis complementario antes de descontinuar las Rutas 3 y 7 si se espera que el cambio en el servicio dure más de 12 meses.

Las siguientes zonas a pedido también se designaron para la eliminación inmediata como parte de la Fase I:

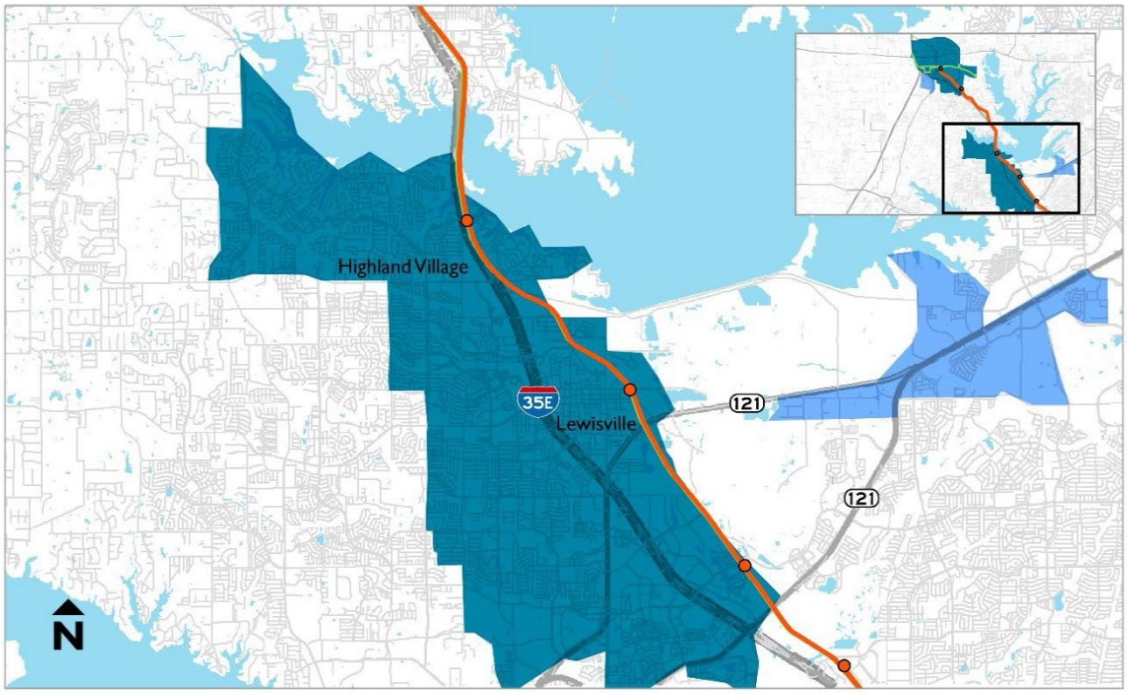
- Zona de Lewisville Lakeway
- Zona Highland Village Lyft
- Zona a pedido del servicio vespertino de Denton
- Zona de Lyft de Lewisville a Flower Mound

[1] Como se señaló anteriormente, las Rutas 5 y 8 no han estado en funcionamiento desde antes de la pandemia de COVID; sin embargo, como se eliminaron sin que se realizara un análisis según el Título VI por separado, se consideran parte de la red inicial de rutas fijas para este análisis.

Figura 3. Fase I del servicio de GoZone de la DCTA



Tren A
Calzadas
Estaciones de tren
Rutas de autobús de la Fase I
Áreas del servicio base de GoZone
Áreas complementarias del servicio de GoZone



Tren A
Calzadas
Estaciones de tren
Rutas de autobús de la Fase I
Áreas del servicio base de GoZone
Áreas complementarias del servicio de GoZone

2. REVISIÓN DE PARES

Como los lineamientos actuales de la FTA sobre el análisis según el Título VI que se destacan en la circular C 4702.1B de la FTA, con fecha de 2012, no cubren de forma específica las transiciones de un servicio de ruta a fija a uno a pedido, el equipo de estudio llevó a cabo una revisión de pares de otras agencias que han agregado de forma reciente un servicio a pedido, ya sea como reemplazo de un servicio de ruta fija existente, un complemento para uno, o como un servicio nuevo en un área que no tenía servicio de transporte previamente. En la tabla 2, se resumen las agencias que se identificaron.

Tabla 2. Resumen del análisis de las agencias de pares

Agencia	Ubicación	Cambios en el servicio
Green Mountain Transit	Montpelier, VT	Se reemplazó un servicio rural de ruta fija por uno de respuesta ante la demanda.
Departamento de Transporte de Maryland: Autoridad de Transporte de Maryland	Baltimore, MD	Se consideró reemplazar parte de un servicio de ruta fija suburbano por un servicio de respuesta ante la demanda. El proyecto piloto está en espera indefinida por la COVID-19.
King County Metro	Seattle, WA	Se añadió el servicio de respuesta ante la demanda para ofrecer conexiones de primera/última milla desde las estaciones de tren ligero a los barrios adyacentes. No se reemplazó el servicio de ruta fija.

Las revisiones de los documentos disponibles públicamente indicaron que ninguna de estas agencias estaba obligada a realizar un análisis según el Título VI de su servicio y el equipo de estudio tampoco encontró un ejemplo de una agencia que convirtiera el servicio de ruta fija en un servicio de respuesta a la demanda en el grado propuesto por la DCTA. Para confirmar esta evaluación inicial y lograr una mejor comprensión de cómo otras agencias abordan los servicios de respuesta ante la demanda, el equipo de estudio hizo un seguimiento con cada una de las agencias que se indican arriba.

En estas entrevistas, se confirmó que ninguna de estas agencias estaba obligada a realizar un análisis según el Título VI para un implementar un servicio piloto de respuesta ante la demanda, y solo AC Transit en Oakland optó por realizar dicho análisis.[2] La DCTA proporcionó resúmenes de estas entrevistas. El equipo de estudio también se comunicó con el Oficial de Derechos Civiles de la región 6 de la FTA y confirmó que esta no había emitido ninguna guía existente con respecto al análisis según el Título VI sobre los servicios de respuesta ante la demanda.

De forma similar al enfoque de la DCTA para la participación de los clientes y del público, King County Metro descubrió que la mejor manera de llegar a los potenciales pasajeros del servicio de respuesta ante la demanda era a través de organizaciones comunitarias de confianza. Estas organizaciones ayudaron a la agencia a identificar métodos efectivos para interactuar con los grupos a los que les prestaban sus servicios, incluidos los jóvenes en situaciones desfavorables y pasajeros con discapacidades. Las asociaciones con organizaciones comunitarias de confianza lograron una expansión del área de servicio a una que no formaba parte del plan de servicio original, pero esta expansión es donde el programa finalmente vio la mayor cantidad de pasajeros.

Los documentos que proporcionaron las agencias pares y los resúmenes de las entrevistas se entregaron a la DCTA.

3. METODOLOGÍA

Una vez que se confirmó que no existían mejores prácticas recomendadas para el análisis según el Título VI sobre los servicios de respuesta ante la demanda, el equipo desarrolló la metodología que se describe

[2] *Descubierto a través de la entrevista con MDOT MTA.*

abajo, y reconoce que esta metodología puede necesitar cambios en el futuro en respuesta a los lineamientos a futuro de la FTA. Esta metodología también se basa en suposiciones que se brindaron al equipo de estudio con respecto a la propuesta de GoZone; es posible que sea necesario revisar estas suposiciones una vez que el servicio esté en funcionamiento y se disponga de datos sobre las operaciones de GoZone. Esta sección analiza la política existente del Título VI de la DCTA, sus definiciones y el enfoque del análisis.

3.1 POLÍTICA DEL TÍTULO VI DE LA DCTA

La política del Título VI de la DCTA establece qué califica como un cambio importante en el servicio, qué parámetros se utilizan para llevar a cabo un análisis según el Título VI y qué posibles estrategias para mitigarlo o excepciones existen[3].

Según la DCTA, un cambio importante en el servicio es aquel que provoca uno o más de los siguientes resultados:

i. El establecimiento o la eliminación de una ruta fija de autobús.
ii. Una alteración geográfica significativa de una ruta dada en más del 25 % de sus millas de ingreso.
iii. Una modificación que causa cambios en la cantidad de horas diarias de ingreso equivalentes a un aumento o una disminución del 25 % o más de las horas diarias originales de servicio.

La red de GoZone propuesta reemplaza las rutas fijas de autobús con servicios de respuesta ante la demanda y, por lo tanto, califica como un cambio importante en el servicio.

IMPACTO DESIGUAL

La DCTA establece que los cambios en las tarifas, los cambios importantes de servicio o los cambios de otras políticas tienen un impacto desigual si las poblaciones minoritarias asumirán un cinco (5) por ciento más de la carga agregada o tendrán un cinco (5) por ciento menos de los beneficios agregados, en comparación con las poblaciones no minoritarias. Para evitar, minimizar o mitigar los impactos desiguales, la DCTA desarrollará y evaluará alternativas o modificaciones en los cambios sugeridos que podrían tener impactos adversos. La DCTA implementará alternativas o modificaciones en los cambios sugeridos para abordar los impactos adversos, excepto:

i. Si hay una justificación legítima y significativa para el cambio, y
ii. si no hay otras alternativas que podrían lograr los mismos objetivos legítimos, pero con menos efectos desiguales en función de la raza, el color o la nacionalidad.

POLÍTICA DE CAMBIOS EN LAS TARIFAS

Se hará un análisis de equidad de las tarifas siempre que la autoridad implemente un cambio en las tarifas, sin importar el monto del aumento o la disminución, excepto para los cambios identificados como excepciones en la circular 4702.1B de la FTA. Los cambios en las tarifas se definen como un aumento o una disminución de las tarifas:

i. De todo el sistema,
ii. de algún modo de transporte, o
iii. del tipo o medio de pago de la tarifa.

[3] *https://www.dcta.net/sites/default/files/documents/Title%20VI/Title%20VI%20Program%202019_0.pdf*

CARGA DESPROPORCIONADA

La DCTA establece que un cambio en las tarifas, un cambio importante de servicio o un cambio de otra política tienen una carga desproporcionada si las poblaciones de bajos ingresos asumirán un cinco (5) por ciento más de la carga agregada o tendrán un cinco (5) por ciento menos de los beneficios agregados, en comparación con las poblaciones de ingresos superiores, excepto que dichos efectos desproporcionados se mitiguen. Una población se considera como de bajos ingresos si estos son iguales o inferiores al 125 % del nivel federal de pobreza.

UMBRALES EXISTENTES

La DCTA establece un límite del 5 % sobre el impacto desigual en las minorías y la carga desproporcionada en las poblaciones de bajos ingresos. En la práctica, esto significa que las reducciones de servicio para las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos no deben ser mayores al 5 % que sus respectivas proporciones de la población y, además, que la proporción de los aumentos de servicio para las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos debe ser, al menos, de un 5 % menos que su proporción en la población. En el condado de Denton, el 41 % de la población es de raza/etnia no blanca o hispana/latina y el 8 % de la población tiene un ingreso igual o inferior al 125 % del nivel federal de pobreza.[4] Por lo tanto, el análisis de equidad del servicio debe verificar que no más del 46 % de las reducciones del servicio (es decir, 5 puntos porcentuales por encima del 41 %) debe afectar a los residentes de poblaciones minoritarias y que al menos el 36 % de los aumentos del servicio (es decir, 5 puntos porcentuales por debajo del 41 %) debe ser accesible para los residentes de estas poblaciones. El análisis también debe verificar que no más del 13 % de las reducciones del servicio (es decir, 5 puntos porcentuales por encima del 8 %) debe afectar a los residentes de bajos ingresos y que al menos el 3 % de los aumentos del servicio (es decir, 5 puntos porcentuales por debajo del 8 %) debe ser accesible para los residentes de estas poblaciones.

La DCTA no establece umbrales para las poblaciones con dominio limitado del inglés; por lo tanto, los impactos sobre estas comunidades se evaluarán de forma cuantitativa pero sin umbrales establecidos para el impacto/carga. Las personas cuyo nivel de inglés es menor que "muy bueno" conforman el 8 % de la población del condado de Denton.

3.2 DEFINICIONES Y ANÁLISIS

Para evaluar los aumentos y reducciones en las comunidades minoritarias y de bajos ingresos, este análisis utiliza una metodología de "viajes por persona". Los viajes por persona se calculan en los límites del grupo de bloques del censo de 2010 y los aproximados de los cálculos a 5 años de la ACS de 2019, al multiplicar la cantidad total de viajes en autobús que se dan en un grupo de bloques del censo por la cantidad de personas que pueden acceder a estos viajes. Para los servicios de ruta fija, la cantidad de personas que pueden acceder a una línea de autobús se determina multiplicando la densidad de población del grupo de bloques del censo por el área total dentro del grupo de bloques que está dentro de ¼ de milla de cualquier parada de autobús en la línea. Por ejemplo, si los autobuses pasan por una parada 10 veces al día, todos los días del año (365 días), y hay 10 personas que viven dentro de ¼ de milla de esa parada de autobús, esto equivaldría a 36,500 viajes por persona anuales (10 x 365 x 10).

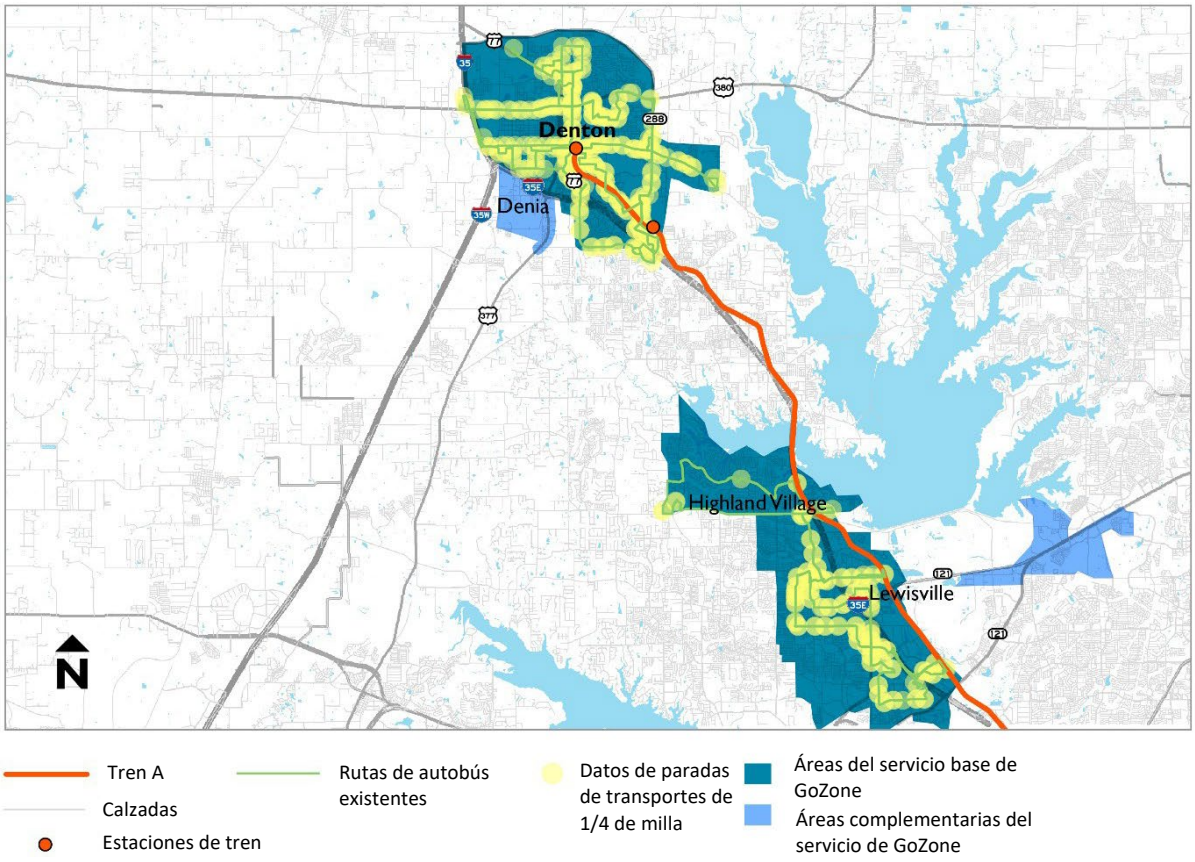
Via estima que el tiempo de espera promedio es de 11 a 14 minutos y ha propuesto que se agreguen más vehículos a la flota de GoZone a medida que aumente la demanda, para mantener ese tiempo de espera de 11 a 14 minutos. Para los servicios de respuesta ante la demanda, la cantidad de viajes se calcula convirtiendo el tiempo de espera estimado de 11 a 14 minutos a una frecuencia de ruta fija equivalente de 12.5 minutos, en promedio, para todos los residentes del área de servicio. La cantidad de personas que pueden acceder al servicio se determina multiplicando la densidad de población del grupo de bloques del censo por el área total dentro de los límites del servicio de respuesta ante la demanda; en otras palabras, este análisis supone que todos los residentes tienen el mismo acceso a los viajes de GoZone en todas las áreas de servicio, y que los viajes se distribuirán de manera uniforme en toda el área del servicio. Para cada población y servicio relevantes, los viajes por persona se calculan para cada servicio y para todos los grupos de bloques dentro del área de servicio, y luego se suman. En la figura 4, se muestra un ejemplo de acceso, donde las áreas que se resaltan en amarillo son aquellas dentro de ¼ de milla de una

[4] *Cálculos a 5 años de la Encuesta sobre Comunidades Estadounidenses de 2019*

parada de autobús de ruta fija y las GoZones verdes son aquellas con acceso al servicio de respuesta ante la demanda.

Estos valores después se multiplican por la cantidad de viajes que hacen los transportes por año. Para el caso de los servicios de ruta fija, la cantidad de viajes que hacen los transportes por año los determinan los programas de las rutas. Para los servicios de respuesta ante la demanda, la cantidad anual de viajes de vehículos se determina utilizando los resultados de simulación de Via para el primer año, suponiendo la cantidad promedio de pasajeros por hora de vehículo, la cantidad de camionetas y las horas de servicio. [5] Consulte la figura 5 y la figura 6 para ver una ilustración gráfica de estos cálculos.

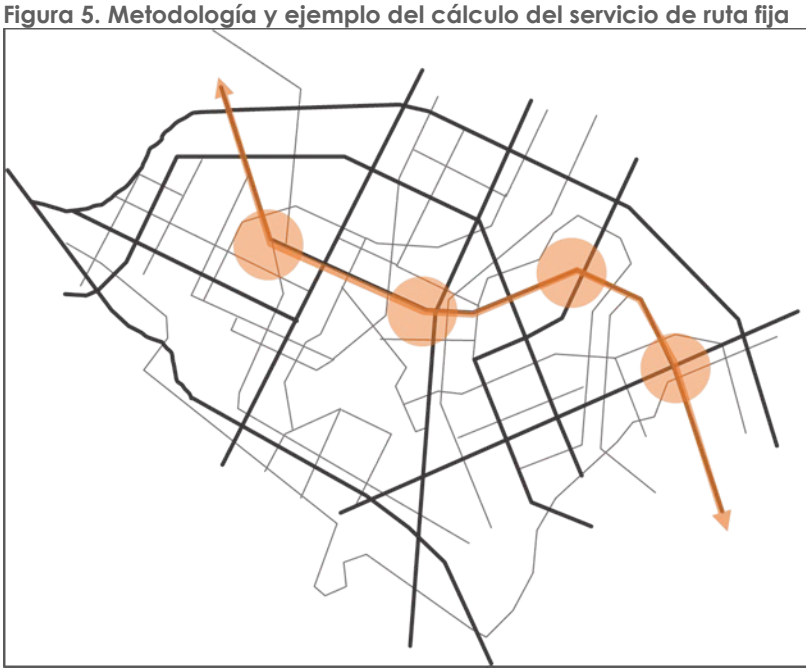
Figura 4. Representación del acceso al servicio de transporte



Por ejemplo: los resultados de la simulación de Via indican que la base de GoZone prestaría servicios a 3.8 viajes por hora del vehículo en promedio, o 3.8 "viajes del vehículo" por hora (solo un pasajero utilizando el servicio a la vez). El horario de atención es de lunes a jueves de 5 a. m. a 10 p. m., los viernes de 5 a. m. a 11 p. m. y los sábados de 8 a. m. a 8 p. m. Suponemos que cada año tiene 51 de cada día de la semana, por año. Esto equivaldría a 4,998 horas de funcionamiento anuales disponibles para cada persona. Con 3.8 viajes de vehículos por hora, esto equivale a 18,992 viajes por año para las GoZones en su primer año. Con una población de 187,890 personas entre las zonas iniciales, los viajes por persona anuales de la población general serían 3,568,482,036.

[5] *https://dctafeedback.net/gozone/home; Acceso del 8 de julio de 2021*

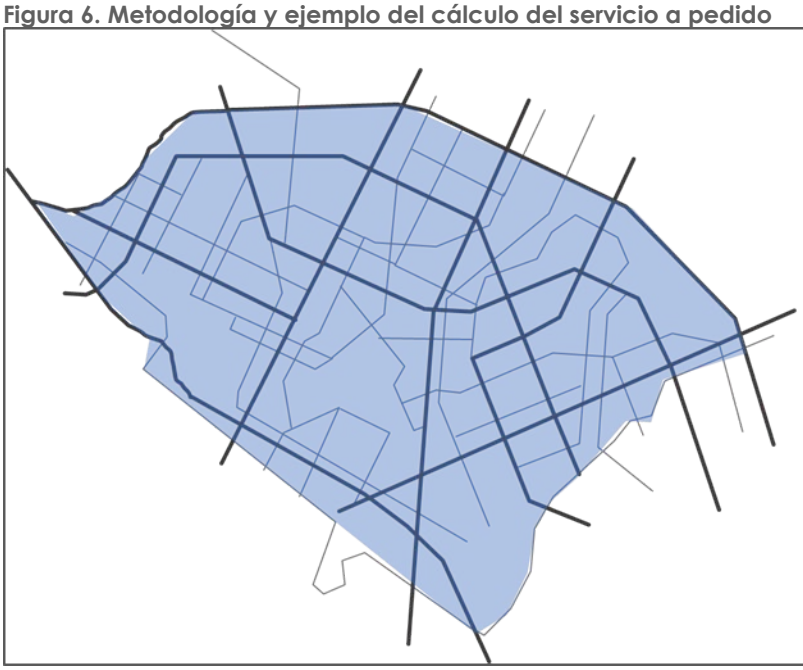
Figura 5. Metodología y ejemplo del cálculo del servicio de ruta fija



Cálculo de ruta fija:
- Cantidad de vehículos de transporte por año.
- Multiplicado por la cantidad de personas que viven dentro del área de servicio (a un cuarto de milla de cada parada).

Ejemplo del cálculo del servicio de ruta fija:
- Una línea de autobús (la línea naranja) funciona con 1,000 vehículos por año.
- 1,000 personas viven dentro del área de acceso (círculos naranjas).
- La cantidad de viajes potenciales por persona por año sería de **un millón.**

Figura 6. Metodología y ejemplo del cálculo del servicio a pedido



Cálculo del servicio a pedido:
- Cantidad supuesta de viajes de proveedores por año.
- Multiplicado por la cantidad de personas que viven dentro del área de servicio (toda la GoZone).

Ejemplo del cálculo del servicio a pedido:
- Se espera que el proveedor del servicio a pedido haga 1,000 viajes por año.
- 1,000,000 de personas viven dentro del área de servicio (que se muestra en azul).
- La cantidad de viajes potenciales por persona por año sería de **mil millones.**

Con este análisis, se calculan los viajes por persona para los siguientes grupos dentro de la Red Existente y con la Red Propuesta.

- Viajes por persona para residentes no blancos o hispanos/latinos (minoría)
- Viajes por persona para residentes con ingresos por debajo de la línea de pobreza (bajos ingresos)
- Viajes por persona para residentes con dominio limitado del inglés (LEP)
- Viajes por persona para todos los residentes

Estos valores permiten calcular la proporción total de aumentos o reducciones del servicio que experimentan las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, y luego estas proporciones se compararán con los umbrales que se identificaron anteriormente para determinar su cumplimiento.

Este análisis se realizó en dos pasos. Primero, se evalúan de forma independiente los impactos que tendría eliminar el servicio de ruta fija. Luego se estiman y suman los viajes por persona estimados del servicio GoZone y se evalúa el resultado neto. Este análisis se realizó tanto para el servicio de GoZone base de la Fase I como para un servicio base con los complementos de la Fase I que se indican en la sección 1.2 de este comunicado.

4. RESULTADOS

Los resultados del análisis según el Título VI, excluidas las áreas de servicios complementarias, se resumen en la tabla 3 ; el análisis del dominio limitado del inglés se resume en la tabla 4. Los resultados del Título VI que incluyen las áreas de servicio complementarias se resumen en la tabla 5 ; el análisis del dominio limitado del inglés que incluye las áreas complementarias se resume en la tabla 6. Los cambios netos en los viajes por persona se resumen a nivel del grupo de bloques del censo para el servicio base de la Fase I de GoZone en la figura 7. Los cambios netos en los viajes por persona se resumen a nivel del grupo de bloques del censo para el servicio base de la Fase I de GoZone con las áreas complementarias en la figura 8.

Se estima que el cambio neto en el servicio con la adición de GoZone no tendrá un impacto desigual ni una carga desproporcionada, con o sin la implementación de las zonas de servicio complementarias.

Como se explicó arriba, este análisis supone lo siguiente del servicio de GoZone:

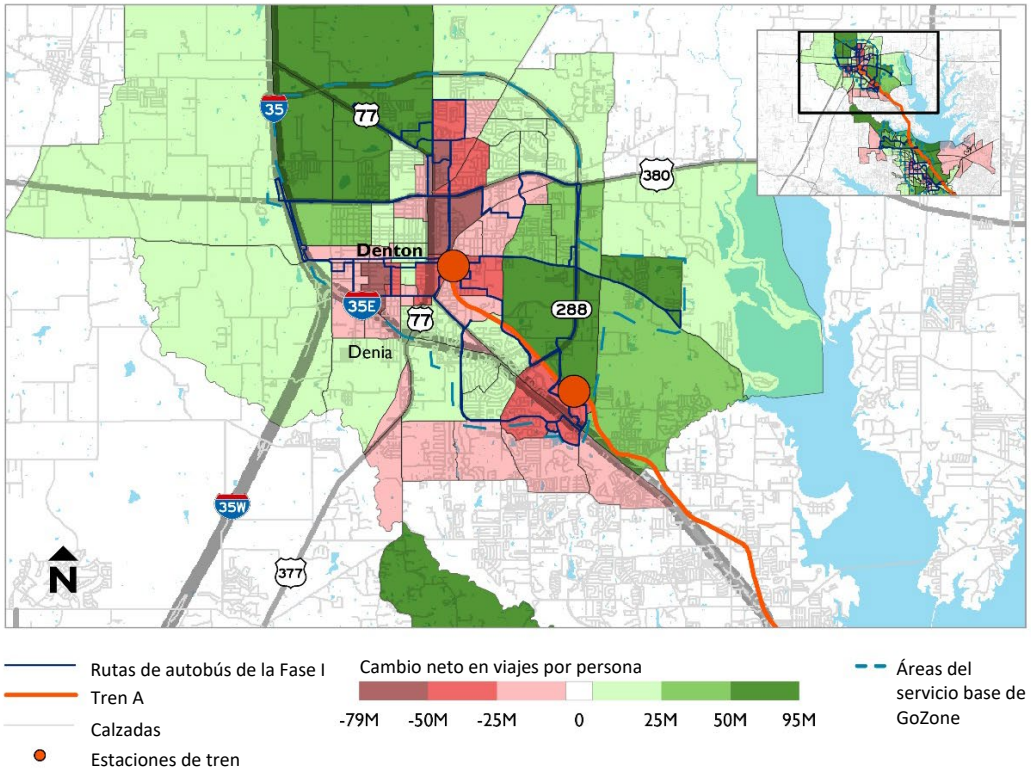
- Se espera que GoZone brinde sus servicios con un promedio de 3.8 viajes por persona por hora de los vehículos[6]. En comparación, el servicio de autobús existente de la DCTA ofreció un promedio de 17 viajes por persona por hora de vehículo en 2019.[7]
- Via propone mantener tiempos de espera de 11 a 14 minutos agregando vehículos a la flota durante las horas pico de demanda.
- El tiempo de espera de 11 a 14 minutos es el equivalente a 12.5 minutos para un pasajero de un servicio de transporte de ruta fija.
- Los residentes de las áreas de servicio de GoZone tendrán igualdad de acceso al servicio. Los factores que podrían evitar la igualdad de acceso incluyen, entre otros:
    - Disparidades en el conocimiento sobre cómo acceder al servicio de GoZone.
    - Disparidades en función de la facilidad de pagar en efectivo y utilizar los sistemas de reserva por llamada telefónica en comparación con el uso de tarjetas de crédito y aplicaciones móviles, respectivamente.
    - Discriminación geográfica no intencional en el algoritmo que se utiliza para vincular pasajeros con viajes.

De la figura 9 a la figura 14, se representan el sistema de transporte de ruta fija existente, los datos de paradas de autobús de ¼ de milla y las poblaciones del Título VI dentro de Denton y Lewisville. Como se puede observar, las concentraciones más altas de poblaciones del Título VI viven cerca del servicio de ruta fija existente, por lo tanto, si se eliminan los servicios de ruta fija, los impactos más altos se darán en estas poblaciones. Sin embargo, la implementación de GoZones aún puede brindar su servicio a estas poblaciones, así como también ampliar el servicio para aquellos que no se encuentran a ¼ de milla de las paradas de autobús, como lo es en el este de Denton y en el sur de Lewisville.

[6] *https://dctafeedback.net/gozone/home; Acceso del 8 de julio de 2021*

[7] *Base de datos de Transporte Nacional de la Administración Federal de Transporte.*

Figura 7. Cambios netos en viajes por persona para el grupo de bloques del censo: servicio base de la Fase I de GoZone



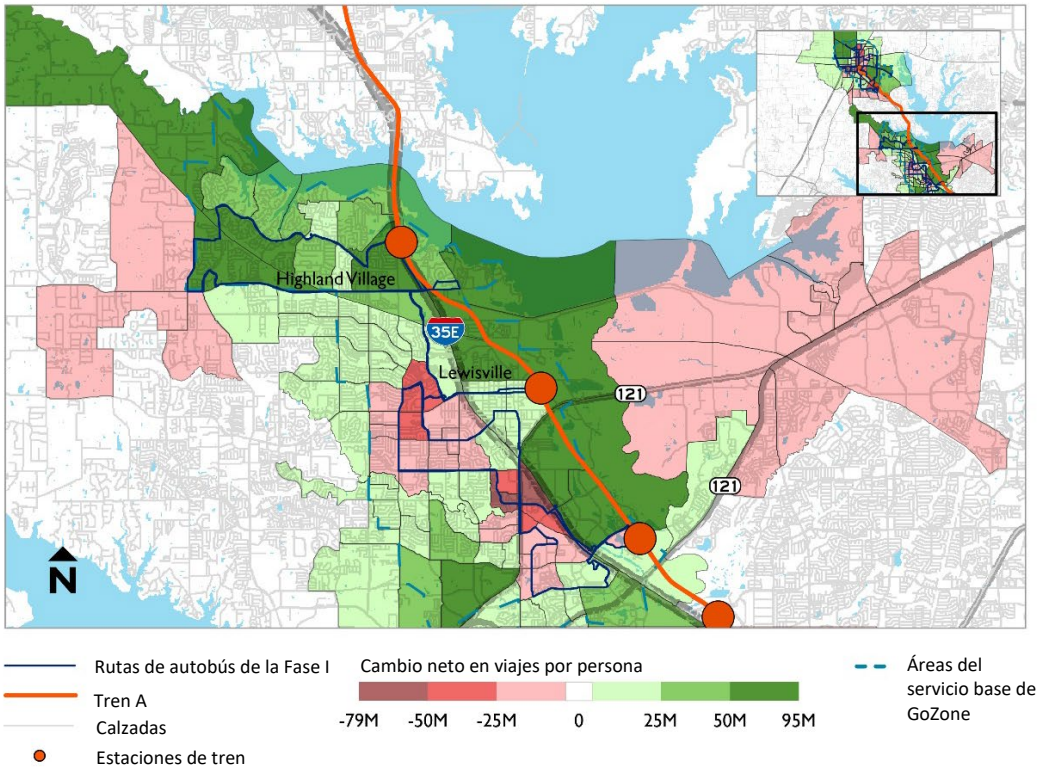
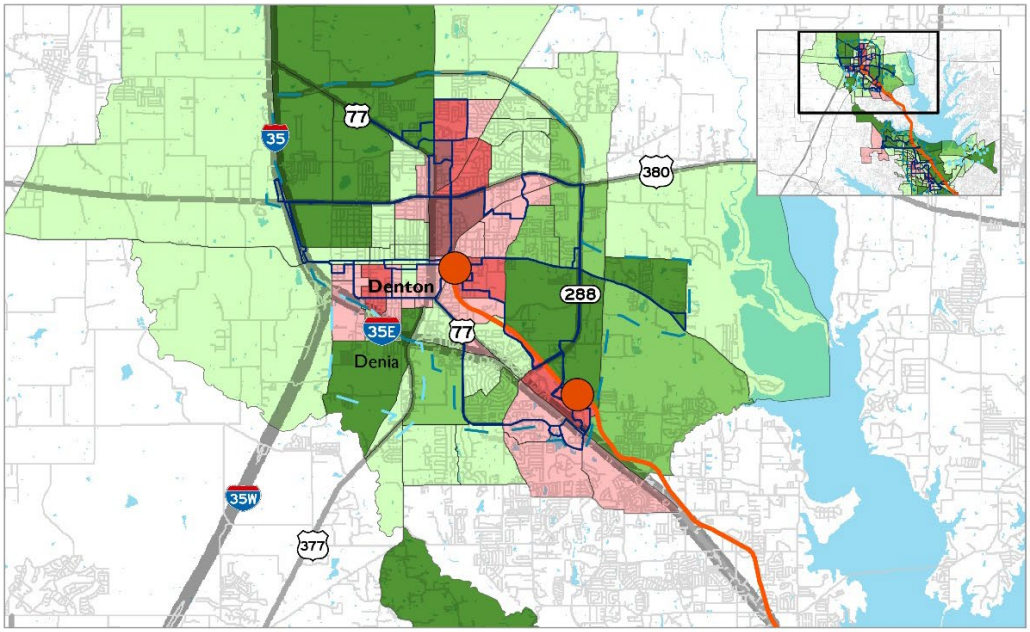


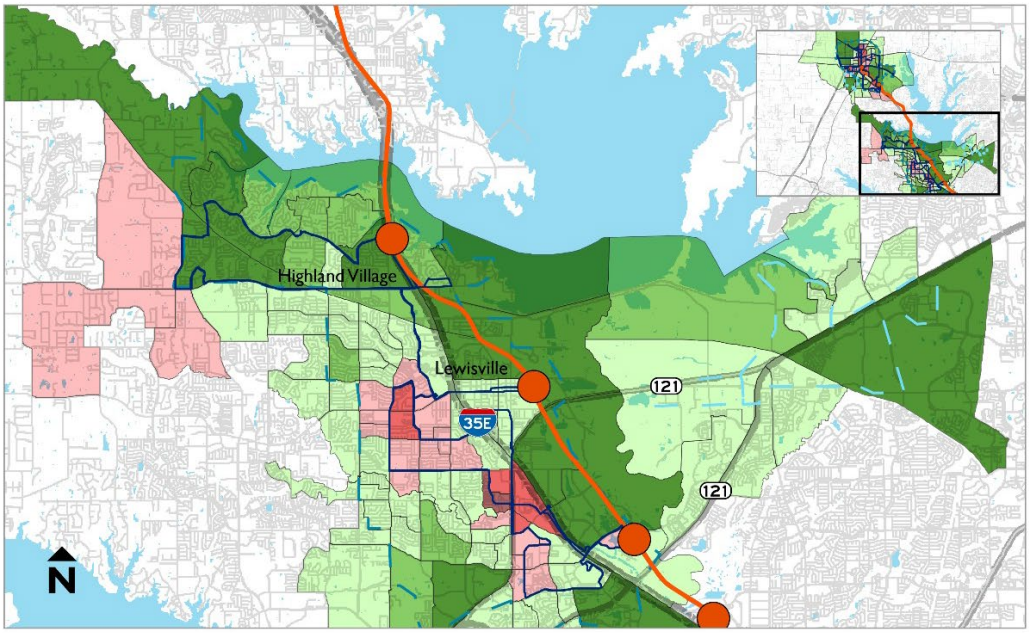
Figura 8. Cambios netos en viajes por persona para el grupo de bloques del censo: servicio base de la Fase I de GoZone con áreas complementarias



Rutas de autobús de la Fase I
Tren A
Calzadas
Estaciones de tren

Cambio neto en viajes por persona
-76M -50M -25M 0 25M 50M 108M

Áreas del servicio base de GoZone
Áreas complementarias del servicio de GoZone



Rutas de autobús de la Fase I
Tren A
Calzadas
Estaciones de tren

Cambio neto en viajes por persona
-76M -50M -25M 0 25M 50M 108M

Áreas del servicio base de GoZone
Áreas complementarias del servicio de GoZone

Tabla 3. Resultados del análisis según el Título VI: servicio base de la Fase I[1]

	Población total	Población de bajos ingresos	Población **minoritaria**	Porcentaje de impacto en la población de bajos ingresos	Porcentaje de impacto en la población minoritaria	Impactos en la población de bajos ingresos dentro del rango aceptable	Impactos en la población minoritaria dentro del rango aceptable
Viajes por persona anuales del servicio existente	1,814,779,200	430,144,600	1,011,819,000	-	-	-	-
Cambio en viajes anuales por persona después de la eliminación del servicio de ruta fija	-1,524,006,800	-343,503,600	-855,897,500	22.5 % (Carga)	56.2 % (Carga)	No	No
Viajes por persona anuales **con** el servicio de ruta fija restante solamente	290,772,400	86,641,000	155,921,500	-	-	-	-
Viajes por persona anuales estimados del servicio de GoZone	3,553,617,500	587,522,300	1,737,166,500	16.5 % (Beneficio)	48.9 % (Beneficio)	-	-
Viajes por persona anuales estimados **con** los servicios de GoZone y de ruta fija restantes	3,844,389,900	674,163,300	1,893,088,000	-	-	-	-
Cambio neto estimado en viajes por persona anuales	**2,029,610,700**	**244,018,700**	**881,269,000**	**12.0 % (Beneficio)**	**43.4 % (Beneficio)**	**Sí**	**Sí**

Tabla 4. Resultados del análisis de la población con dominio limitado del inglés (LEP): servicio base de la Fase I[2]

	Población total	Población con LEP	Porcentaje de impacto en la población con LEP
Viajes por persona anuales del servicio existente	1,814,779,200	231,065,300	-
Cambio en viajes anuales por persona después de la eliminación del servicio de ruta fija	-1,524,006,800	-200,881,900	13.2 % (Carga)
Viajes por persona anuales **con** el servicio de ruta fija restante solamente	290,772,400	30,183,400	-
Viajes por persona anuales estimados del servicio de GoZone	3,553,617,500	346,264,500	9.7 % (Beneficio)
Viajes por persona anuales estimados **con** los servicios de GoZone y de ruta fija restantes	3,844,389,900	376,447,900	-
Cambio neto estimado en viajes por persona anuales	**2,029,610,700**	**145,382,600**	**7.2 % (Beneficio)**

[1] *Los viajes por persona se redondean al 100 más cercano*
[2] *Los viajes por persona se redondean al 100 más cercano*

Tabla 5. Resultados del análisis según el Título VI: servicio base + áreas complementarias de la Fase I[3]

	Población total	Población de bajos ingresos	Población **minoritaria**	Porcentaje de impacto en la población de bajos ingresos	Porcentaje de impacto en la población minoritaria	Impactos en la población de bajos ingresos dentro del rango aceptable	Impactos en la población minoritaria dentro del rango aceptable
Viajes por persona anuales del servicio existente	1,814,779,200	430,144,600	1,011,819,000	-	-	-	-
Cambio en viajes anuales por persona después de la eliminación del servicio de ruta fija	-1,524,006,800	-343,503,600	-855,897,500	22.5 % (Carga)	56.2 % (Carga)	No	No
Viajes por persona anuales **con** el servicio de ruta fija restante solamente	290,772,400	86,641,000	155,921,500	-	-	-	-
Viajes por persona anuales estimados del servicio de GoZone	4,311,087,700	710,081,400	2,130,201,400	16.5 % (Beneficio)	49.4 % (Beneficio)	-	-
Viajes por persona anuales estimados **con** los servicios de GoZone y de ruta fija restantes	4,601,860,100	796,722,400	2,286,122,900	-	-	-	-
Cambio neto estimado en viajes por persona anuales	**2,787,080,900**	**366,577,800**	**1,274,303,900**	**13.2 % (Beneficio)**	**45.7 % (Beneficio)**	**Sí**	**Sí**

Tabla 6. Resultados del análisis de la población con dominio limitado del inglés (LEP): servicio base + áreas complementarias de la Fase I[4]

	Población total	Población con LEP	Porcentaje de impacto en la población con LEP
Viajes por persona anuales del servicio existente	1,814,779,200	231,065,300	-
Cambio en viajes anuales por persona después de la eliminación del servicio de ruta fija	-1,524,006,800	-200,881,900	13.2 % (Carga)
Viajes por persona anuales **con** el servicio de ruta fija restante solamente	290,772,400	30,183,400	-
Viajes por persona anuales estimados del servicio de GoZone	4,311,087,700	413,105,600	9.6 % (Beneficio)
Viajes por persona anuales estimados **con** los servicios de GoZone y de ruta fija restantes	4,601,860,100	443,289,000	-
Cambio neto estimado en viajes por persona anuales	**2,787,080,900**	**212,223,700**	**7.6 % (Beneficio)**

[3] *Los viajes por persona se redondean al 100 más cercano*
[4] *Los viajes por persona se redondean al 100 más cercano*

5. RECOMENDACIONES

El equipo de estudio desarrolló su análisis en función de los niveles proyectados respecto de la cantidad de pasajeros y el servicio que se señalan en la propuesta de GoZone. Una vez que los datos del despliegue inicial de la Fase I estén disponibles, sería adecuado hacer una revisión de este análisis y usar los datos que se observaron sobre la cantidad de pasajeros, las ubicaciones de las paradas virtuales y las horas de ingresos del servicio para determinar si la metodología utilizada en este estudio debe ajustarse más aún.

En un análisis según el Título VI para el transporte de ruta fija, los cambios propuestos representan el compromiso de una agencia para brindar el servicio prescrito. Si el servicio real implementado se desvía de las suposiciones indicadas anteriormente, es posible que se den impactos negativos adicionales en las comunidades de bajos ingresos, minoritarias o con LEP. Se recomienda enfáticamente que se confirmen las suposiciones de arriba al finalizar los detalles de la implementación del servicio de GoZone y que se monitoreen las operaciones para garantizar la coherencia con los hallazgos de este análisis. La DCTA también debe considerar exigirles a los contratistas que brindan los servicios a pedido que presenten informes sobre los viajes del grupo de bloques del censo para garantizar un servicio equitativo y el cumplimiento del Título VI. Un tercero deberá verificar los datos siempre que sea posible. Por último, la DCTA deberá buscar información demográfica sobre los pasajeros para garantizar que el servicio sea tan equitativo como se previó. Esto deberá hacerse mediante encuestas voluntarias de intercepción. Ya se realizan encuestas regulares como parte de los esfuerzos de rutina de la DCTA para mejorar.

El servicio de GoZone tendrá una tarifa promocional durante los primeros seis meses de servicio. La política de tarifas a largo plazo para el servicio de GoZone aún no está finalizada. Se presentará una política de tarifas final ante el directorio de la DCTA en marzo de 2022. La política de tarifas requerirá de un análisis por separado para cumplir con el Título VI.

Dado que la FTA aún tiene que establecer lineamientos para realizar los análisis según el Título VI sobre los servicios a pedido, sería adecuado compartir este análisis inicial con la FTA para recibir sus comentarios.

Figura 9. Poblaciones de bajos ingresos en Denton

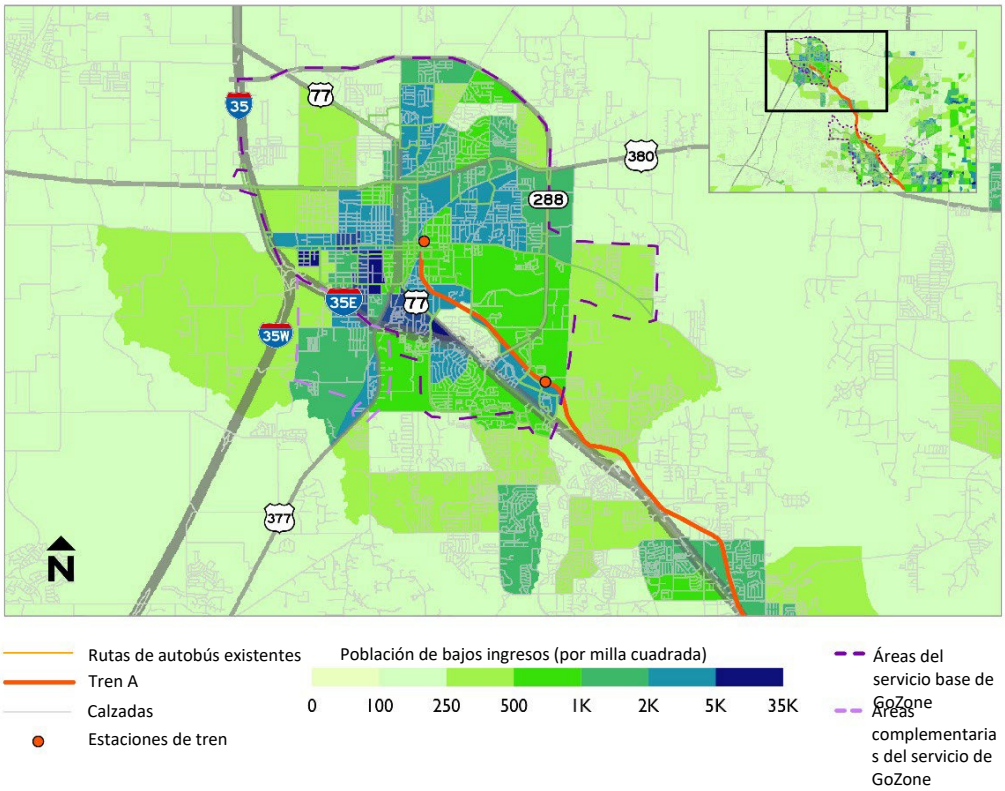


Figura 10. Poblaciones minoritarias en Denton

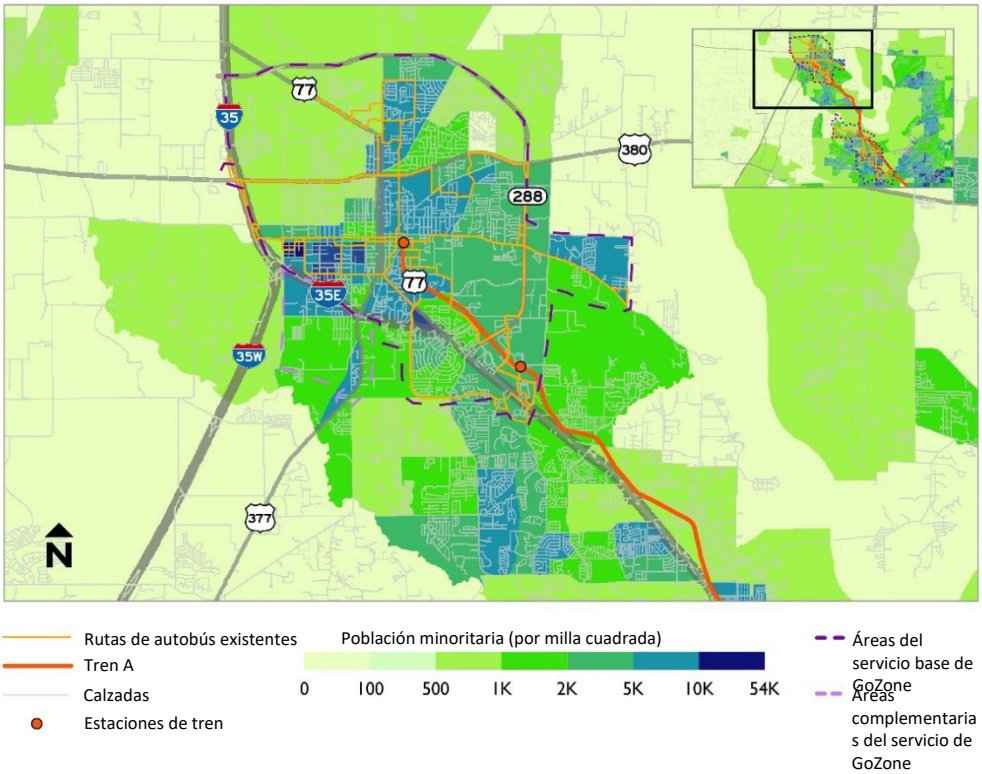


Figura 11. Poblaciones con dominio limitado del inglés en Denton

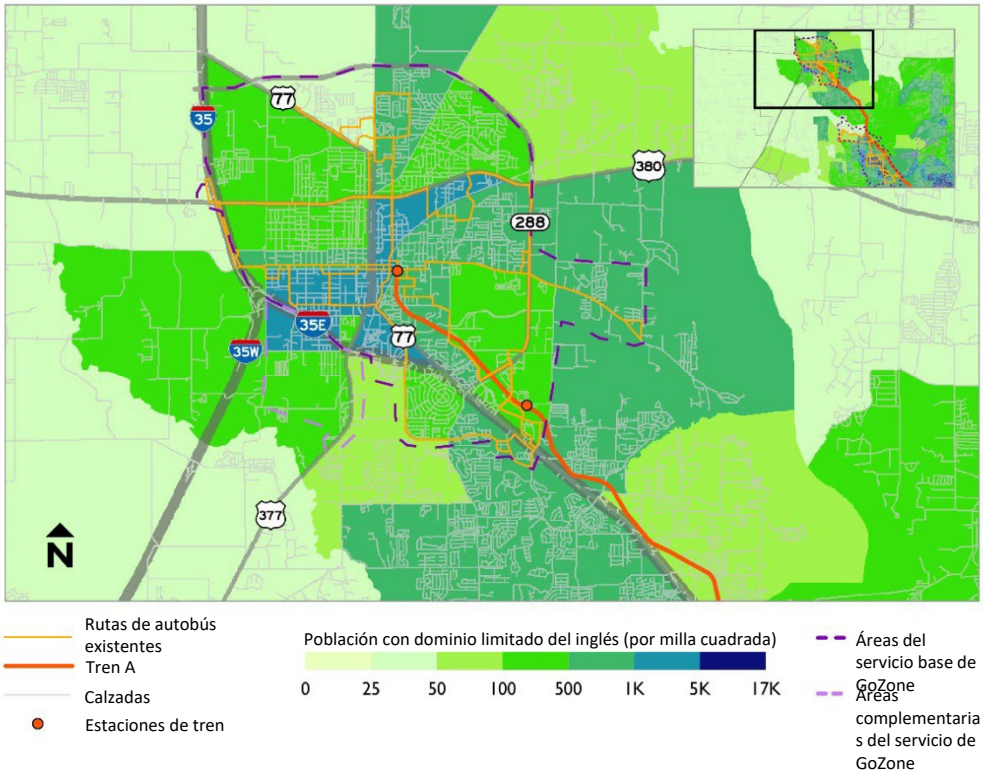


Figura 12. Poblaciones de bajos ingresos en Lewisville

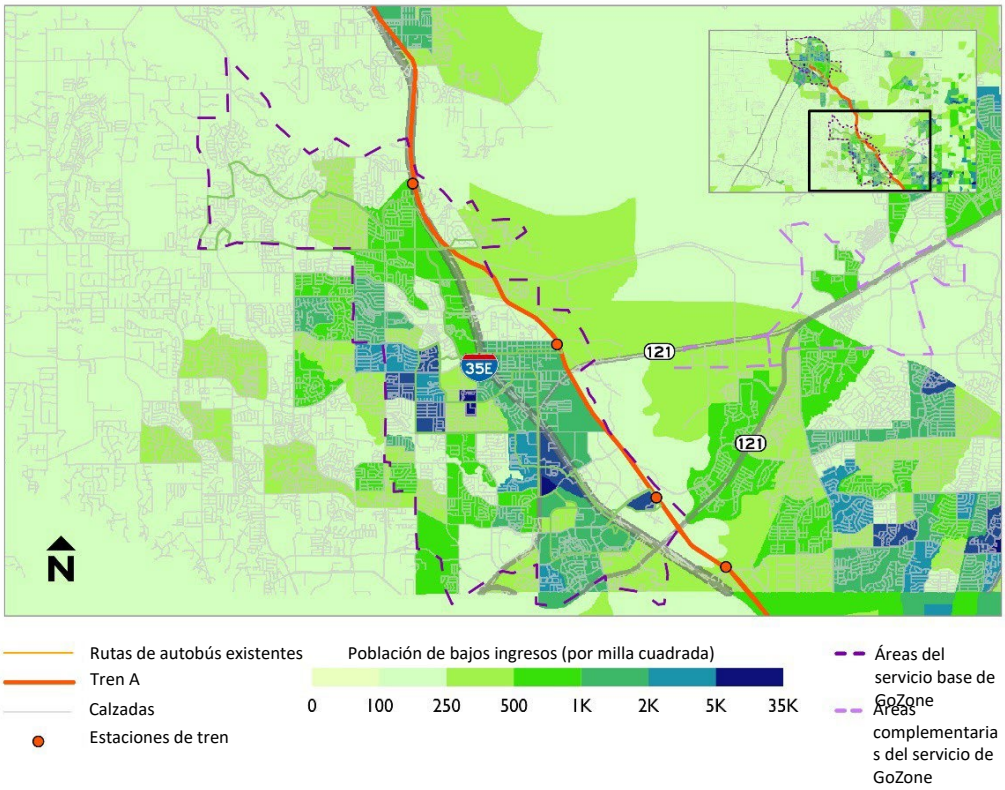


Figura 13. Poblaciones minoritarias en Lewisville

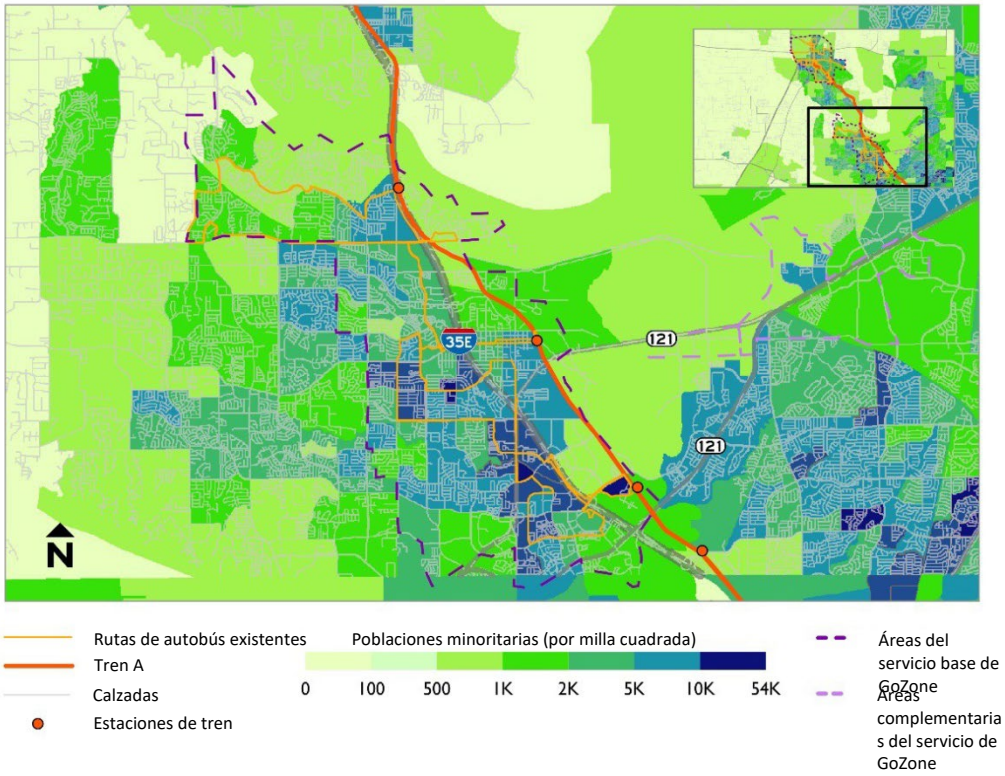
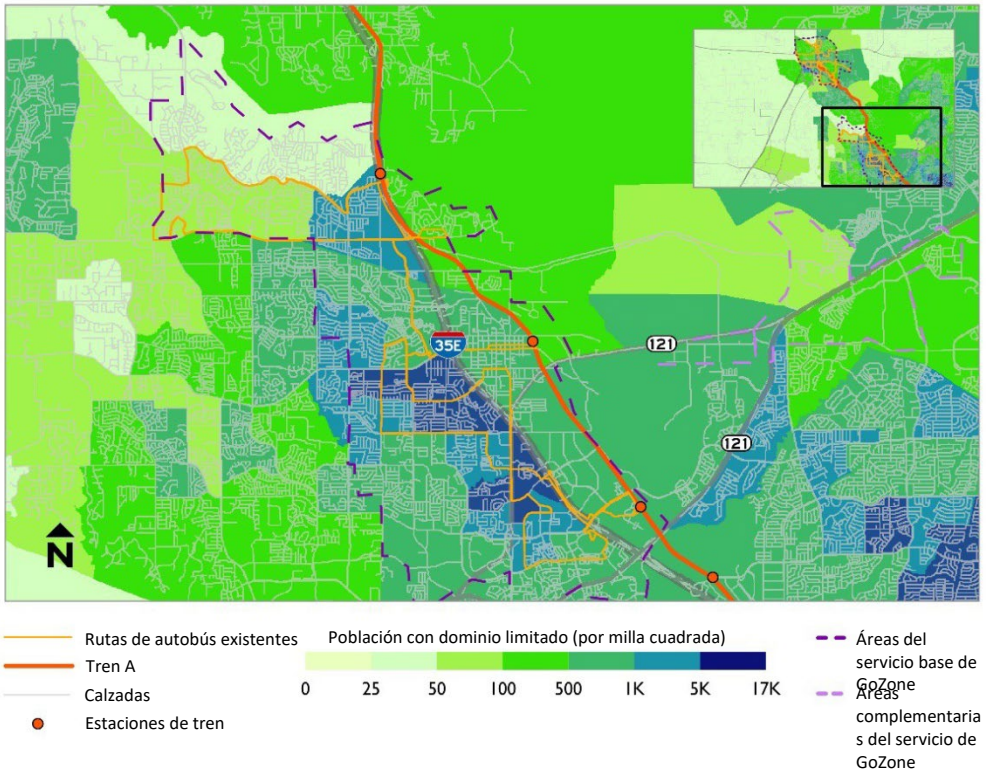


Figura 14. Poblaciones con dominio limitado del inglés en Lewisville



Cambios en el servicio de otoño de 2020

DENTON COUNTY
TRANSPORTATION
AUTHORITY

ONLINE OPEN HOUSE MEETING

Presentation and Video Online: June 15 – June 26, 2020
Available at RideDCTA.net

TABLE OF CONTENTS

- DCTA's COVID-19 Response
- Proposed Service Change Modification Overview
- Proposed Connect Bus Service Modifications
- Proposed A-train Service Modifications
- On-Demand Service Modifications
- University of North Texas Service Modifications
- City of Coppell Lyft Program Continuation
- Title VI Analysis
- Feedback Opportunities
- Contact Information

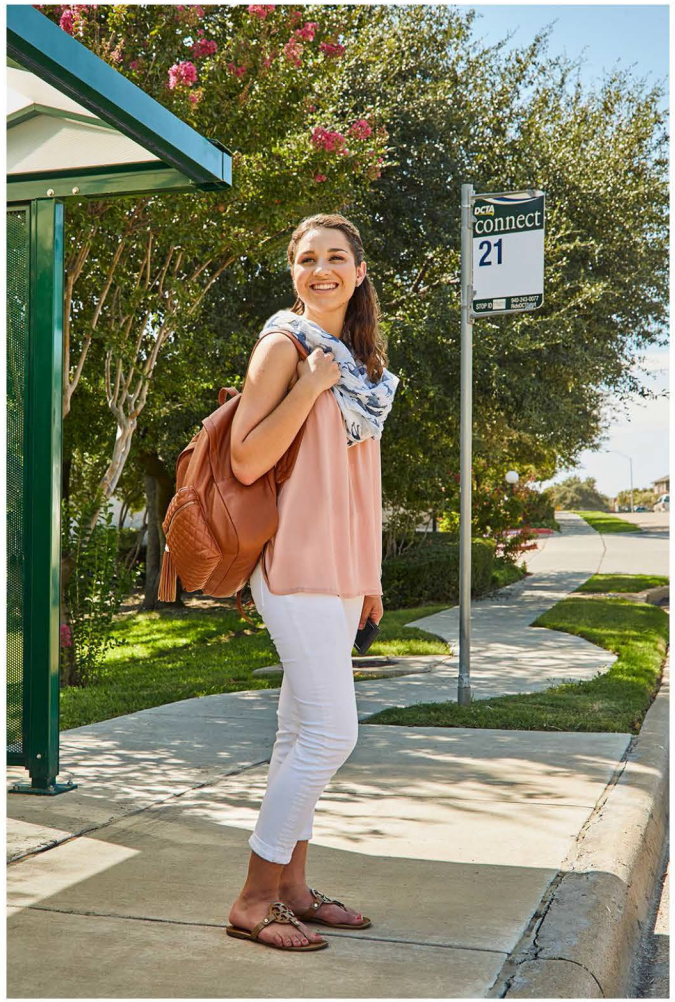
DCTA'S COVID-19 RESPONSE

DCTA'S COVID-19 RESPONSE

- • DCTA is closely monitoring what is happening with the novel coronavirus (COVID-19)
- At DCTA, our top priorities are keeping our passengers and employees healthy and ensure a safe commute for our riders
- DCTA has continued to operate as an essential business during COVID-19
- Due to the current COVID-19 risks, DCTA has increased precautions to protect our passengers and staff and have dedicated a webpage to communicate actions and updates with riders
- Information on the dedicated webpage includes, but is not limited to:
  - Efforts to keep passengers and staff safe
  - DCTA service updates related to COVID-19
  - Appreciation video dedicated to frontline workers
  - COVID-19 facts and resources
  - How to protect yourself and prevent the spread of illness
  - Downloadable resources
  - FAQs
- To view DCTA's dedicated webpage, visit https://www.dcta.net/media-center/news/2020/denton-county-transportation-authority-coronavirus-covid-19-update

PROPOSED SERVICE CHANGE MODIFICATION OVERVIEW

PROPOSED SERVICE CHANGE MODIFICATION OVERVIEW



- Due to COVID-19, stay-at-home orders and state-wide disaster declarations, DCTA experienced ridership declines across the system.
- Due to existing ridership declines and the impacts of projected ridership growth as businesses reopen, DCTA is proposing system-wide service modifications.
- On March 23, 2020, DCTA implemented temporary system-wide service modifications due to the impacts of COVID-19
- On May 11, 2020, DCTA implemented additional temporary system- wide service modifications due to the continued impacts of COVID-19
- On August 24, 2020, DCTA is proposing the permanent adoption of the system-wide service modifications made in March and May

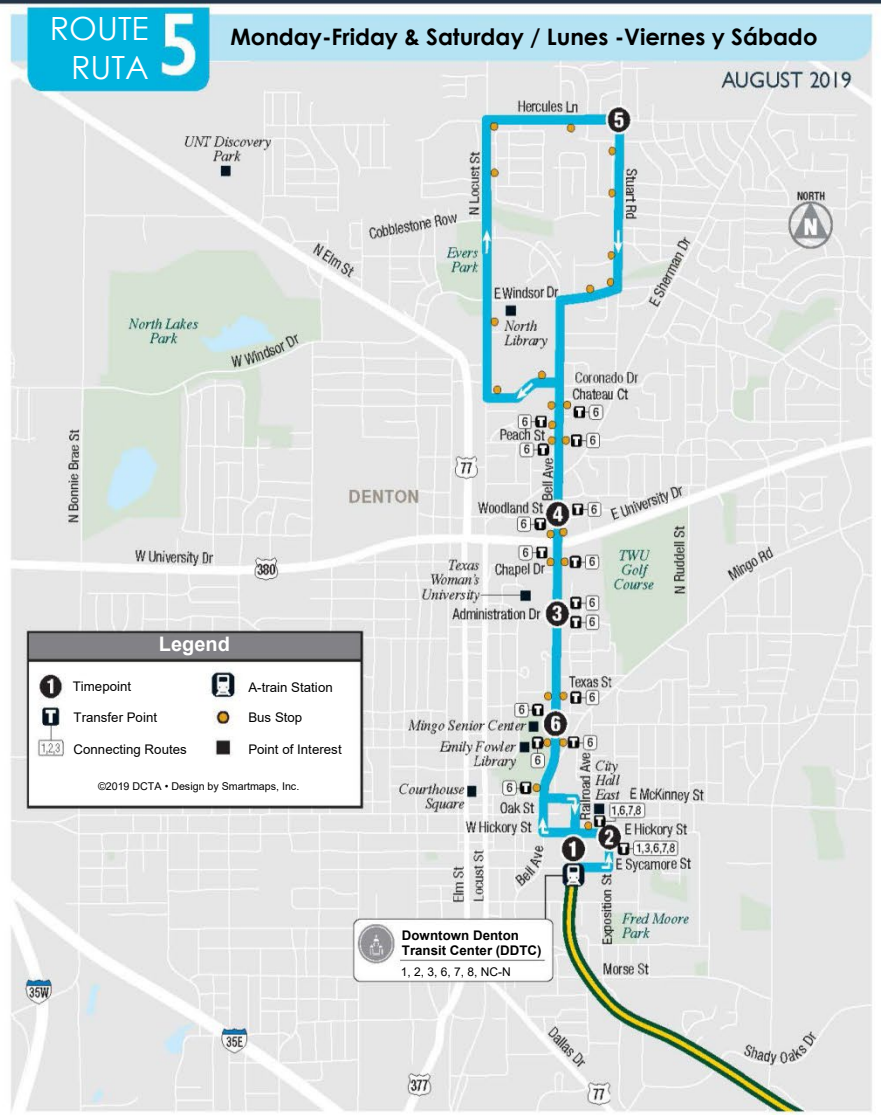
PROPOSED CONNECT BUS SERVICE MODIFICATIONS

PROPOSED CONNECT BUS SERVICE MODIFICATIONS

The table below showcases the individual Connect service modifications that were made in both March and April, as well as the proposed modifications slated for August

Service	March 23 Changes	May 11 Changes	August 24 Changes
Route 1	• Saturday schedule with 60-minute frequency • Additional morning run	Continued	Continued
Route 2	• Saturday schedule with 60-minute frequency • Additional morning run	Continued	Continued
Route 3	• Saturday schedule with 60-minute frequency • Additional morning run	Continued	Continued
Route 4	• Saturday schedule with 60-minute frequency • Additional morning run	Continued	Continued
Route 5	• Saturday schedule with 60-minute frequency • Additional morning run	Suspended Service	Removal of Route
Route 6	• Saturday schedule with 60-minute frequency • Additional morning run	Continued	Continued
Route 7	• Saturday schedule with 60-minute frequency • Additional morning run	Continued	Continued
Route 8	• Saturday schedule with 60-minute frequency • Additional morning run	Suspended Service	Removal of Route
Route 21	• Saturday schedule with 60-minute frequency • Additional morning run	Continued	Continued
Route 22	• Saturday schedule with 60-minute frequency • Additional morning run	Continued	Continued
Highland Village Connect Shuttle	• Discontinued of service	N/A	N/A

PROPOSED CONNECT BUS SERVICE MODIFICATIONS



Passengers who previously utilized Denton Connect Route 5 can utilize Denton Connect Route 6 to get to the majority of destinations.

PROPOSED CONNECT BUS SERVICE MODIFICATIONS

Passengers who previously utilized Denton Connect Route 8 can ride Denton Connect Route 7 to get to the majority of their destinations.

PROPOSED A-TRAIN SERVICE MODIFICATIONS

PROPOSED A-TRAIN SERVICE MODIFICATIONS

- A-train service will be provided hourly Monday through Friday from 6 a.m. to 9 p.m.
- Saturday service will remain the same

PROPOSED ON-DEMAND SERVICE MODIFICATIONS

PROPOSED ON-DEMAND SERVICE MODIFICATIONS

- Due to Connect bus service modifications, Connect bus service ends prior to A-train service
- To address last-mile connections during that time, DCTA implemented an on-demand service from four A-train stations
- On May 11, 2020, DCTA maintained the on-demand service at both the Hebron Station and the DDTC Station due to prior ridership trends
- On August 24, 2020, DCTA is recommending maintaining the on-demand service at the DDTC Station and utilizing the existing Lewisville Lakeway on-demand service for trips out of the Hebron Station

March 23 Changes	May 11 Changes	August 24 Changes
Hebron Station	Continued	Discontinued (Lewisville Lakeway Zone meets the needs)
Old Town Station	Discontinued	N/A
MedPark Station	Discontinued	N/A
DDTC Station	Continued	Made Permanent

NOTE: On-demand service was never added to the Highland Village/Lewisville Lake Station due to existing service through the Highland Village Lyft Program that met the last-mile needs of riders

PROPOSED UNT SERVICE MODIFICATIONS

PROPOSED UNT SERVICE MODIFICATIONS – FALL/SPRING ROUTES

NEW

- **{NEW} Parking Express (PE)**
  - Will operate two (2) buses from 7:30 a.m. until 3:15 p.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 20 minutes

MG

- **Mean Green (MG)**
  - Will operate one (1) bus from 7 a.m. until 5 p.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 20 minutes

NT

- **North Texan (NT)**
  - Will operate one (1) bus from 7 a.m. until 5 p.m. each scheduled weekday
  - This route will also include one (1) morning peak vehicle that will provide additional service from 7 a.m. until 11 a.m., Monday through Friday on scheduled days
  - Frequency
    - 11 minutes from 7 a.m. until 11 a.m.
    - 21 minutes from 11 a.m. until 5 p.m.

PROPOSED UNT SERVICE MODIFICATIONS – FALL/SPRING ROUTES

EP

- **Eagle Point (EP)**
  - Will operate one (1) bus from 7 a.m. until 5 p.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 30 minutes

CE

- **Colorado Express (CE)**
  - Will operate one (1) bus from 7 a.m. until 5 p.m. each scheduled weekday
  - This route will also include one (1) morning peak vehicle that will provide additional service from 7 a.m. until 11 a.m., Monday through Thursday on scheduled days

CP

- **Centre Place (CP)**
  - Will operate four (4) buses from 7 a.m. until 5 p.m. each scheduled weekday
  - This route will also include
    - Extended evening service that will operate one (1) bus until 9 p.m., Monday through Thursday on scheduled days
  - Frequency
    - 28 minutes from 7 a.m. until 11 a.m.
    - 55 minutes from 11 a.m. until 5 p.m.

PROPOSED UNT SERVICE MODIFICATIONS – FALL/SPRING ROUTES

- **Discovery Park (DP)**
  - Will operate three (3) buses from 7 a.m. until 5 p.m. each scheduled weekday
  - This route will also include
    - {NEW} One (1) mid-day peak vehicle that will provide additional service from 9 a.m. until 3 p.m., Monday through Friday on scheduled days
    - Extended evening service that will operate one (1) bus until 9 p.m., Monday thru Friday on scheduled days
  - Frequency
    - 12 minutes from 7 a.m. until 9 a.m.
    - 9 minutes from 9 a.m. until 3 p.m.
    - 12 minutes from 3 p.m. until 5 p.m.

- **Bernard Street (BST)**
  - Will operate two (2) buses from 7 a.m. until 5 p.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 10 minutes

PROPOSED UNT SERVICE MODIFICATIONS – FALL/SPRING ROUTES

- **Mean Green Night Rider Late-Night (MGNR-LN)**
  - Will operate one (1) bus from 10 p.m. until 2 a.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 30 minutes

- **Mean Green Night Rider Late-Night (MGNR-LN)**
  - Will operate one (1) bus from 10 p.m. until 2 a.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 30 minutes

PROPOSED UNT SERVICE MODIFICATIONS – SUMMER ROUTES

- **Mean Green (MG)**
  - Will operate one (1) bus from 7 a.m. until 5 p.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 20 minutes
- **North Texan (NT)**
  - Will operate one (1) bus from 7 a.m. until 5 p.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 21 minutes
- **Eagle Point (EP)**
  - Will operate one (1) bus from 7 a.m. until 5 p.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 30 minutes
- **Colorado Express (CE)**
  - Will operate one (1) bus from 7 a.m. until 5 p.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 55 minutes

PROPOSED UNT SERVICE MODIFICATIONS – SUMMER ROUTES

CP

- **Centre Place (CP)**
  - Will operate one (1) bus from 7 a.m. until 5 p.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 27 minutes

DP

- **Discovery Park (DP)**
  - Will operate one (1) bus from 7 a.m. until 7 p.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 35 minutes

BST

- **Bernard Street (BST)**
  - Will operate one (1) bus from 7 a.m. until 5 p.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 20 minutes

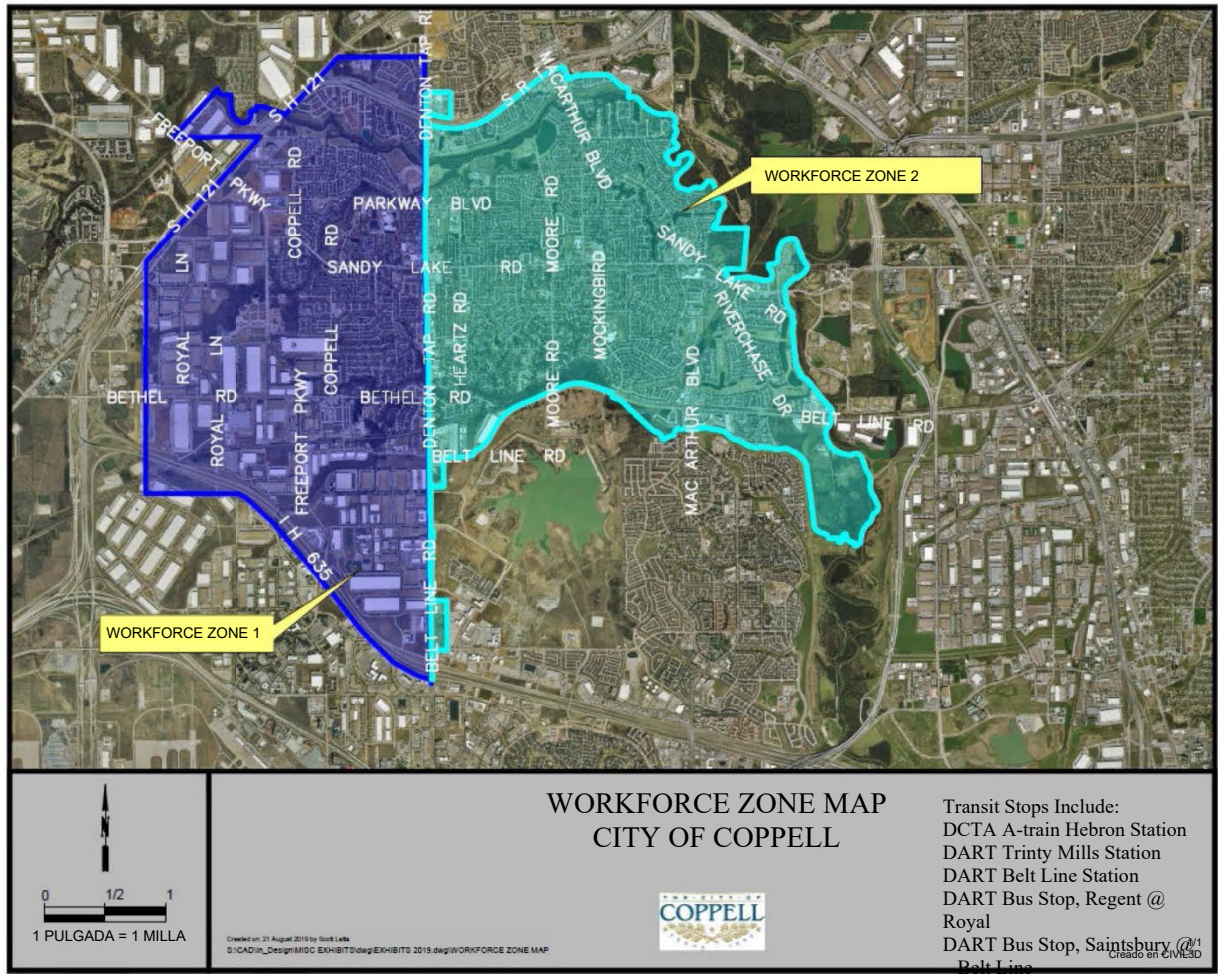
MGNR

- **Mean Green Night Rider (MGNR)**
  - Will operate one (1) bus from 5 p.m. until 9 p.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 30 minutes

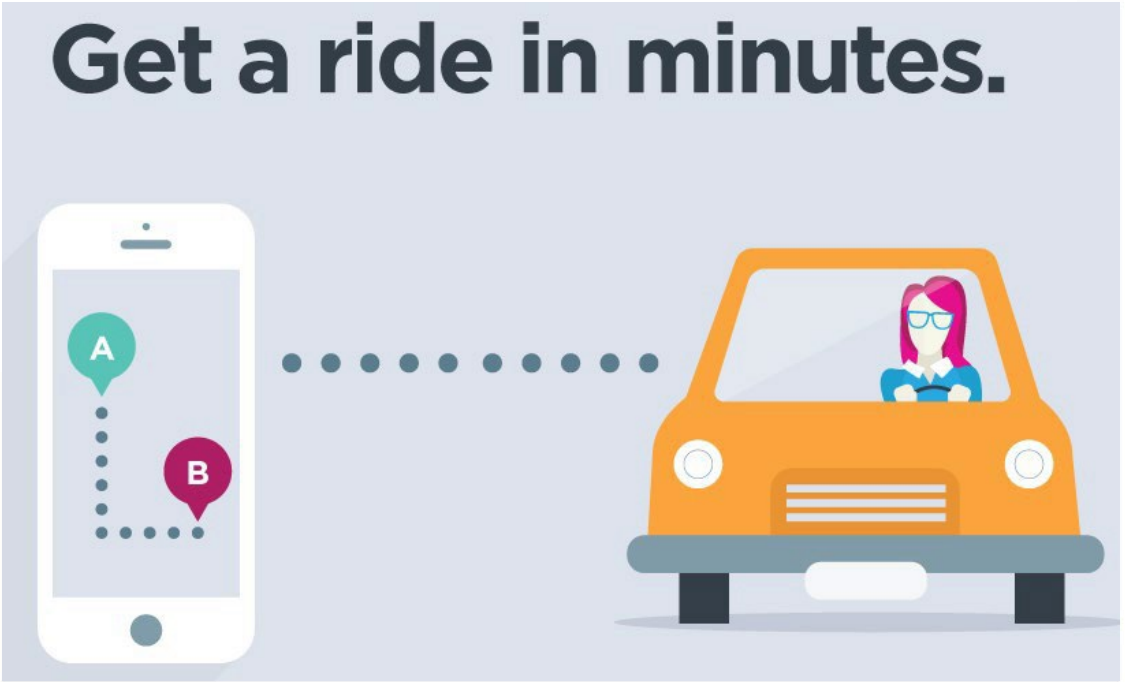
CITY OF COPPELL LYFT PROGRAM CONTINUATION

CITY OF COPPELL LYFT PROGRAM CONTINUATION

- DCTA and the City of Coppell partnered to provide workforce transportation to Coppell's west side business park, which includes large distribution facilities, and an east side zone
- The program began on October 1, 2019 as a 12-month pilot, scheduled to end September 30, 2020
- DCTA and the City of Coppell are in discussion to continue the Lyft Program for another 12 months, beginning October 1, 2020
- DCTA's agreement with Lyft provides first/last mile connections between area transit stops and the east and west side zones within the City of Coppell



CITY OF COPPELL LYFT PROGRAM CONTINUATION



- Services are available from 4 a.m. – 12 a.m., Monday - Sunday
- The customer pays the first $2 and the City of Coppell pays the next $12 for a total trip cost of $17
- Anything over $17 is the customer's responsibility
- The average Lyft trip using this program is $12

TITLE VI ANALYSIS (FIXED ROUTE ONLY)

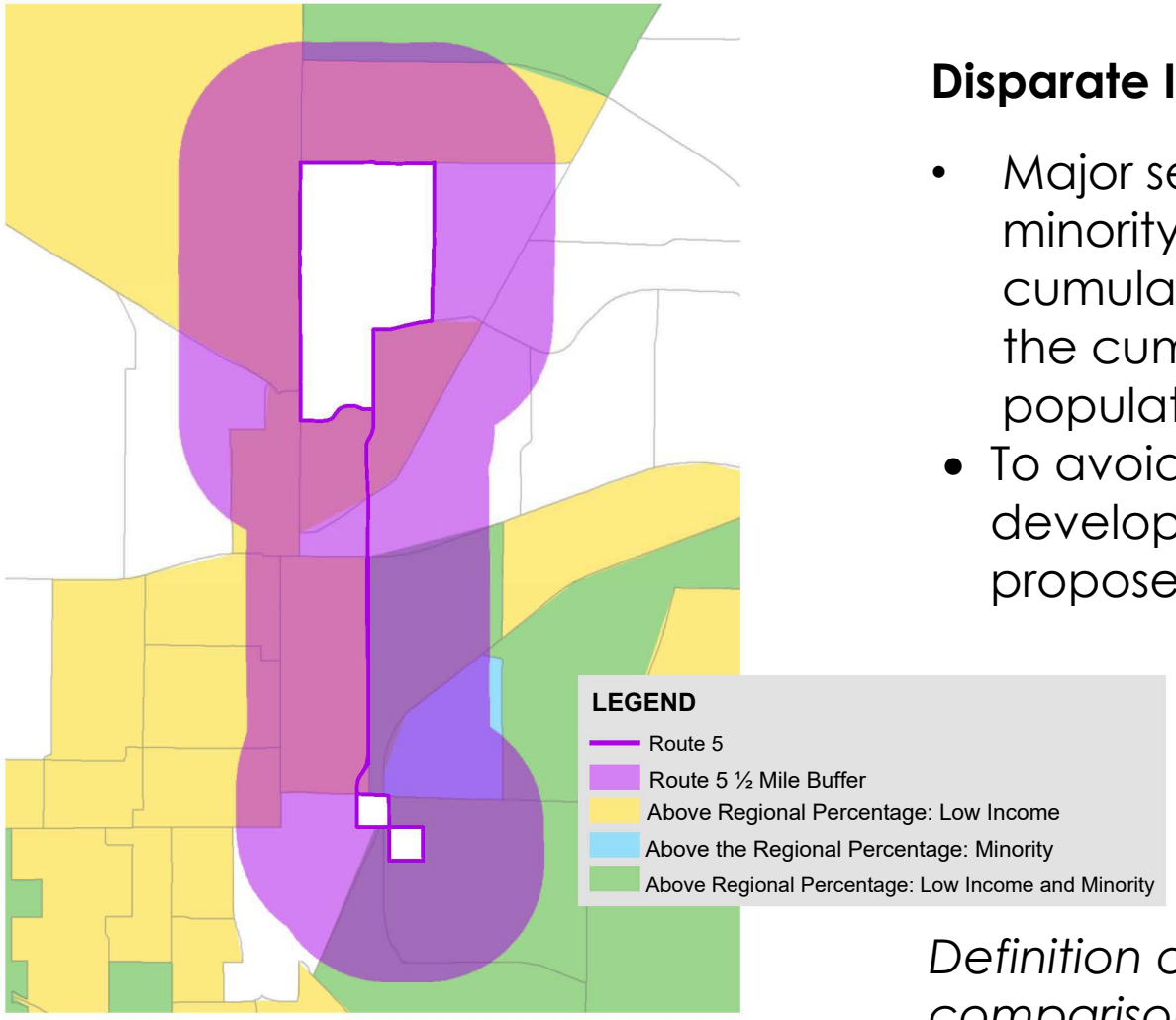
TITLE VI ANALYSIS - OVERVIEW

What is Title VI?
Title VI is part of the Civil Rights Act of 1964 which ensures that no person in the United States shall, on the ground of race, color, or national origin, be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be subjected to discrimination under any program or activity receiving federal financial assistance.

What is a Title VI Analysis?
It is a detailed analysis of proposed fixed-route bus service modifications and/or fare media adjustments to ensure that those modifications do not result in a disparate impact or a disproportionate burden on low-income populations.

DCTA is committed to ensuring that no person is excluded from participation in, or denied benefits of, its transit services based on race, color, or national origin.

TITLE VI ANALYSIS – DISPARATE IMPACT

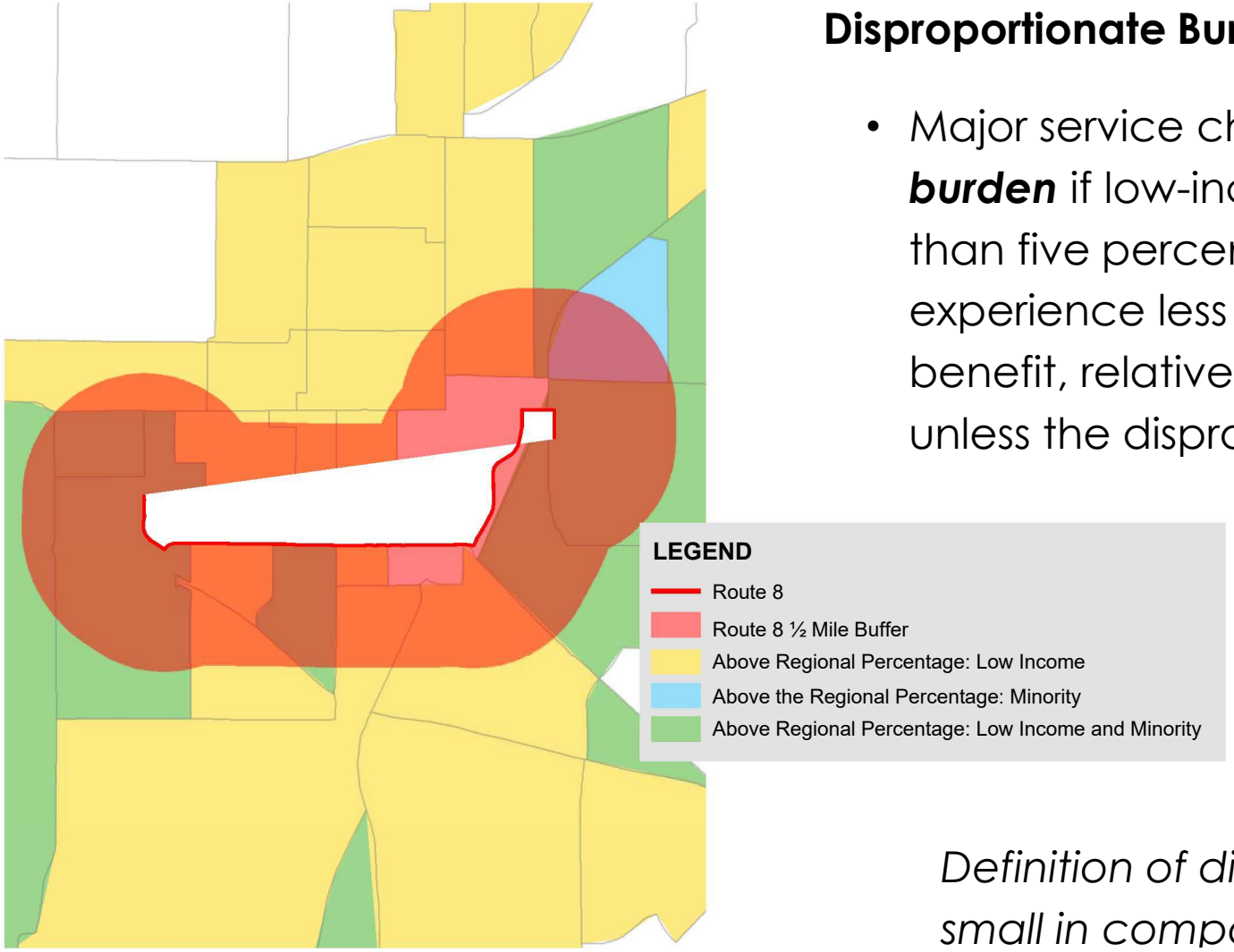


Disparate Impact Test

- Major service changes have a ***disparate impact*** if the minority populations experience five percent more of the cumulative burden, or experience less than five percent of the cumulative benefit, relative to the non-minority populations
- To avoid, minimize, or mitigate disparate impacts, DCTA develops and assesses alternatives and/or modifications to proposed changes that result in adverse impacts

Definition of disparate – essentially different in kind; not allowing comparison

TITLE VI ANALYSIS – DISPROPORTIONATE BURDEN



Disproportionate Burden test

- Major service changes have a ***disproportionate burden*** if low-income populations experience more than five percent of the cumulative burden, or experience less than five percent of the cumulative benefit, relative to non-low- income populations unless the disproportionate impacts are mitigated

Definition of disproportionate – too large or too small in comparison with something else

TITLE VI ANALYSIS – ROUTE 5 RESULTS

Census Block Groups With 1/2 Mile of Denton Connect Route 5

Census Tract	Block Group	Total Population	Total Minority Population	Percent Total Minority	Ratio Total Minority to Regional Percentage	Individuals for Whom Poverty Status in Known	Total Below Poverty Population	Percent Below Poverty	Ratio Below Poverty to Regional Percentage	Minority Population Above Regional Percentage	Low Income Above Regional Percentage	Minority and Low Income Above Regional Percentage	SERVED BY DENTON CONNECT ROUTE 6
0211001	1	883	316	35.8%	0.683	883	129	14.6%	0.803	N	N	N	YES
0205042	2	2,033	979	48.2%	0.919	2,016	655	32.5%	1.785	N	Y	N	YES
0212023	3	2,402	1,628	67.8%	1.293	1,077	485	45.0%	2.475	Y	Y	Y	YES
0205041	1	1,231	725	58.9%	1.124	1,231	286	23.2%	1.277	Y	Y	Y	
0205053	3	950	101	10.6%	0.203	950	88	9.3%	0.509	N	N	N	
0212021	1	1,369	1,281	93.6%	1.785	1,323	593	44.8%	2.463	Y	Y	Y	YES
0206013	3	2,979	1,491	50.1%	0.955	1,197	444	37.1%	2.038	N	Y	N	YES
0205034	4	1,310	539	41.1%	0.785	1,310	234	17.9%	0.982	N	N	N	
0206012	2	813	586	72.1%	1.375	675	339	50.2%	2.760	Y	Y	Y	YES
0206022	2	2,525	1,654	65.5%	1.250	2,525	650	25.7%	1.415	Y	Y	Y	YES
0206023	3	577	500	86.7%	1.653	577	59	10.2%	0.562	Y	N	N	YES
0207003	3	614	203	33.1%	0.631	614	266	43.3%	2.381	N	Y	N	YES
0204011	1	4,984	1,925	38.6%	0.737	4,965	1,448	29.2%	1.603	N	Y	N	YES
0204023	3	1,251	128	10.2%	0.195	1,043	36	3.5%	0.190	N	N	N	YES
0204024	4	762	383	50.3%	0.959	699	132	18.9%	1.038	N	Y	N	YES
0204031	1	628	67	10.7%	0.204	628	206	32.8%	1.803	N	Y	N	YES
0204033	3	834	375	45.0%	0.858	834	380	45.6%	2.504	N	Y	N	YES
0205031	1	3,064	1,799	58.7%	1.120	3,064	1,091	35.6%	1.957	Y	Y	Y	YES
0205032	2	918	374	40.7%	0.777	918	234	25.5%	1.401	N	Y	N	YES
0205033	3	1,376	230	16.7%	0.319	1,376	621	45.1%	2.480	N	Y	N	YES
0205054	4	1,230	110	8.9%	0.171	1,230	17	1.4%	0.076	N	N	N	
0205055	5	1,151	263	22.8%	0.436	1,139	115	10.1%	0.555	N	N	N	
0205051	1	971	99	10.2%	0.195	971	133	13.7%	0.753	N	N	N	YES

Source: US Census Geodatabase: 'ACS_2017_5YR_BG_48_TEXAS.gdb'

TITLE VI ANALYSIS – ROUTE 8 RESULTS

Census Block Groups With 1/2 Mile of Denton Connect Route 8

Census Tract	Block Group	Total Population	Total Minority Population	Percent Total Minority	Ratio Total Minority to Regional Percentage	Individuals for Whom Poverty Status in Known	Total Below Poverty Population	Percent Below Poverty	Ratio Below Poverty to Regional Percentage	Minority Population Above Regional Percentage	Low Income Above Regional Percentage	Minority and Low Income Above Regional Percentage	SERVED BY DENTON CONNECT ROUTE 7
0211003	3	1,256	622	49.5%	0.945	1,256	859	68.4%	3.758	N	Y	N	YES
0211001	1	883	316	35.8%	0.683	883	129	14.6%	0.803	N	N	N	YES
0212023	3	2,402	1,628	67.8%	1.293	1,077	485	45.0%	2.475	Y	Y	Y	YES
0209002	2	2,575	1,398	54.3%	1.036	493	115	23.3%	1.282	Y	Y	Y	YES
0211002	2	995	506	50.9%	0.970	995	600	60.3%	3.314	N	Y	N	YES
0208001	1	1,570	1,025	65.3%	1.246	1,570	848	54.0%	2.968	Y	Y	Y	YES
0207001	1	1,253	454	36.2%	0.691	1,135	399	35.2%	1.932	N	Y	N	YES
0212021	1	1,369	1,281	93.6%	1.785	1,323	593	44.8%	2.463	Y	Y	Y	YES
0206013	3	2,979	1,491	50.1%	0.955	1,197	444	37.1%	2.038	N	Y	N	YES
0207002	2	935	441	47.2%	0.900	935	589	63.0%	3.462	N	Y	N	YES
0208002	2	3,248	1,069	32.9%	0.628	3,248	1,393	42.9%	2.357	N	Y	N	YES
0210004	4	944	492	52.1%	0.994	944	366	38.8%	2.131	N	Y	N	YES
0206012	2	813	586	72.1%	1.375	675	339	50.2%	2.760	Y	Y	Y	YES
0206022	2	2,525	1,654	65.5%	1.250	2,525	650	25.7%	1.415	Y	Y	Y	YES
0206023	3	577	500	86.7%	1.653	577	59	10.2%	0.562	Y	N	N	YES
0207003	3	614	203	33.1%	0.631	614	266	43.3%	2.381	N	Y	N	YES
0209001	1	2,301	1,498	65.1%	1.242	1,863	1,127	60.5%	3.324	Y	Y	Y	YES
0210001	1	694	303	43.7%	0.833	438	297	67.8%	3.726	N	Y	N	YES
0210002	2	3,704	1,793	48.4%	0.924	715	450	62.9%	3.459	N	Y	N	YES
0210003	3	785	464	59.1%	1.128	726	462	63.6%	3.497	Y	Y	Y	YES
0213011	1	3,254	983	30.2%	0.576	3,254	1,727	53.1%	2.916	N	Y	N	

Source: US Census Geodatabase: 'ACS_2017_5YR_BG_48_TEXAS.gdb'

TITLE VI ANALYSIS - FINDINGS

Route 5 Results:

- 18 of the 23 census block groups associated with Route 5's service area are also located in the Route 6 service area
- Findings demonstrate that Routes 5 and Route 6 serve the same communities and that minority and low-income populations will be able to access Route 6 to get to their destinations and connect to the larger DCTA network

Route 8 Results:

- 20 of the 21 census block groups associated with Route 8's service area also located in the Route 8 service area
- Findings demonstrate that Routes 8 and 7 serve the same communities and that minority and low-income populations will be able to access Route 7 to get to their destinations and connect to the larger DCTA network

DCTA's initial Title VI Analysis and review of demographic characteristics associated with the proposed fixed route modifications demonstrates that no adverse disparate impacts will result from the proposed service changes.

TITLE VI ANALYSIS

Denton County Transportation Authority (DCTA) complies with Title VI of the Civil Rights Act and provides services and operates programs without regard to race, color, and national origin in accordance with Title VI. Any person who believes he or she has been subjected to an unlawful discriminatory practice under Title VI may file a complaint with DCTA.

For more Information about DCTA's Title VI obligations and the procedures to file a complaint contact 972.221.4600, email dctainfo@dcta.net or visit our offices 1955 Lakeway Drive, Suite 260, Lewisville, TX 75057.

A complaint may also be filed directly with the Federal Transit Administration's Office of Civil Rights, Attention: Title VI Programs Coordinator, East Building, 5th Floor-TCR, 1200 New Jersey Avenue, SE, Washington, DC 20590.

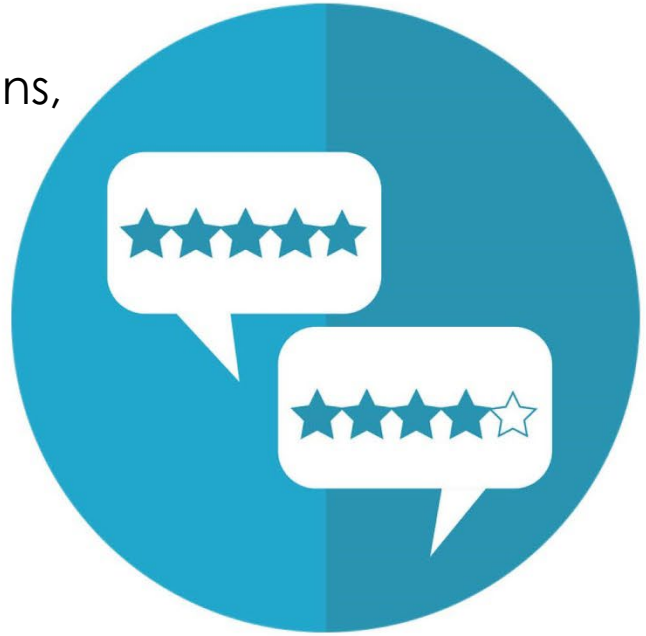
FEEDBACK OPPORTUNITIES

FEEDBACK OPPORTUNITIES

Your feedback is critical to best inform the agency's decision-making process related to services, programs and projects.

DCTA welcomes all feedback. Below are various options you can use to submit detailed feedback for consideration.

- **Online Feedback Form** – https://www.dcta.net/about-dcta/public-engagement
- **Email** – mworthington@dcta.net
- **Mail** – Written feedback can be sent to DCTA, Attn: Community Relations, P.O. Box 96, Lewisville, TX 75067
- **Phone** – Contact Mary Worthington at 972.316.6121
- **GORequest** – Available via mobile and desktop at https://www.dcta.net/gorequest



CONTACT INFORMATION

CONTACT INFORMATION

For any questions related to DCTA's public involvement process, please contact:

Mary Worthington
Community Relations Manager
972.316.6121
mworthington@dcta.net

Apéndice I: hallazgos trienales del Título VI de la FTA

Resumen de los hallazgos

10. Título VI	TVI2-I	Deficiencias en el plan de asistencia lingüística	La DCTA debe enviarle al agente regional de derechos civiles (regional civil rights officer, RCRO) de la FTA la documentación que demuestre que sus contratistas a cargo han implementado la capacitación según el Programa de Asistencia Lingüística (Language Assistance Program, LAP). La DCTA debe proporcionar documentación que demuestre que se tradujo la solicitud de media tarifa según se describe en el LAP.	4 de septiembre de 2018	28 de mayo de 2019
	TVI8-I	Impacto de los cambios en el servicio o las tarifas examinado de manera inadecuada	La DCTA debe enviarle al RCRO de la FTA un programa del Título VI actualizado que incluya los elementos requeridos. El destinatario también debe enviarle al RCRO de la FTA los procedimientos revisados para garantizar que los futuros análisis de equidad se lleven a cabo de la manera requerida. La DCTA debe analizar y revisar el análisis de equidad del servicio Xpress y enviárselo al RCRO.	4 de septiembre de 2018	28 de mayo de 2019