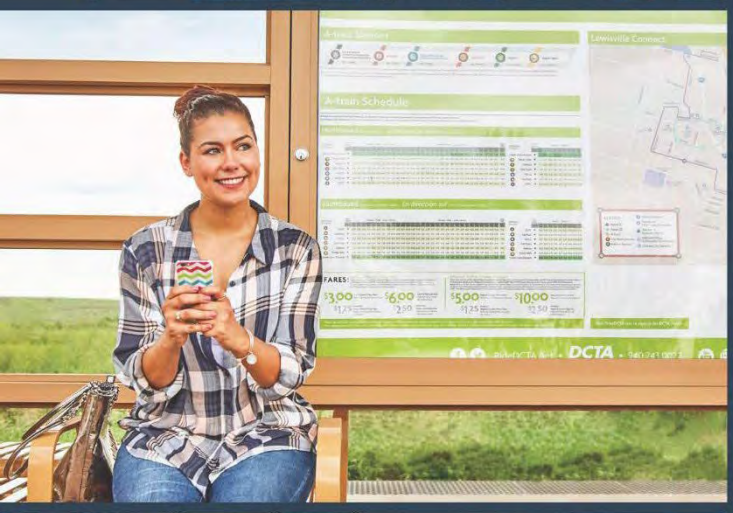
DCTA

DENTON COUNTY
TRANSPORTATION AUTHORITY







PROGRAMA DEL TÍTULO VI DE LA DCTA

24 de abril de 2025





RideDCTA.net • HopOnBoardBlog.com • #RideDCTA

Tabla de Contenidos

1. Introduction. *4*

Compromiso de DCTA con los Derechos Civiles 4
Descripción General de la Agencia 5
Descripción General del Sistema 8

2. Requisitos Generales del Título VI *12*

Aviso al Público 12
Procedimientos para Quejas por Discriminacións 13
Plan de Participación Pública de DCTA 14
Plan de Dominio Limitado del Inglés 19
Programa y Actividades LEP 28
Descripción General de Órganos de Toma de Decisiones, Planificación y Grupos Asesores 31
Cumplimiento de Subreceptores 32

3. Requisitos Adicionales para Proveedores de Tránsito *33*

Estándares y Políticas de Servicio 33
Level and Quality of Service Monitoring 35
Demografía del Área de Servicio 35

4. Análisis de Equidad del Título VI *38*

Proceso de Análisis de Equidad de Tarifas y Servicios 38
Análisis de Equidad de Construcción 39

5. Subvenciones, Revisiones y Certificaciones *40*

Apéndice A – Resolución de la Junta Directiva Adoptando el Programa del Título VI *42*

Apéndice B – Aviso del Título VI al Público *44*

Apéndice C – Procedimientos y Formularios de Quejas del Título VI *45*

Apéndice D – Documentación de Quejas del Título VI *55*

Apéndice E – Esfuerzos de Divulgación, Reuniones del Comité Asesor Comunitario y Reuniones de Mesa Redonda de Agencias de Servicios Sociales *56*

Apéndice F – Ejemplo de Anuncio de Reunión Pública *58*

Apéndice G – Orientación sobre Cambios Importantes de Servicio e Impacto Desproporcionado *60*

Apéndice H – Análisis del Título VI *61*

Expansión de la Estación Old Town – Análisis de Equidad 62
GoZone – Título VI – Análisis de Equidad 68
Cambios de Servicio de Otoño 2020 94

Apéndice I – Hallazgos del Título VI Trienal de la FTA *129*

Apéndice J – Anexos de Horarios de UNT 130 ..... *130*

Apéndice K – Campaña de Pasajeros 2022 ..... *131*

Lista de Figuras

Figura 1. Contexto del Área de Servicio de DCTA.....6
Figura 2. Densidad de Población por Sección Censal con Rutas Fijas de DCTA 7
Figura 3. Personas con Discapacidad.....10
Figura 4. Población de 65 Años y Más..... 11
Figura 5. Aviso del Título VI de DCTA 12
Figura 6. Hogares con Dominio Limitado del Inglés – Todos los Idiomas 23
Figura 7. Hogares con Dominio Limitado del Inglés – Idioma Español..... 24
Figura 8. Hogares con Dominio Limitado del Inglés – Idiomas Indoeuropeos 25
Figura 9. Hogares con Dominio Limitado del Inglés – Idiomas Asiáticos y de las Islas del Pacífico 26
Figura 10.Hogares con Dominio Limitado del Inglés – Otros Idiomas 27
Figura 11. Población Minoritaria 36
Figura 12. Situación de Pobreza..... 37

Lista de Tablas

Tabla 1. Porcentajes de Hogares LEP por Idioma Principal del Hogar 21
Tabla 2. Duración Mínima de Servicio Deseada 34
Tabla 3. Frecuencias de Servicio de Rutas Fijas Existentes 34

1. Introducción

Esta actualización del programa del Título VI de la Autoridad de Transporte del Condado de Denton (DCTA) ha sido preparada para asegurar que el nivel y la calidad de los servicios de DCTA se proporcionen de manera no discriminatoria y que se ofrezca la oportunidad de participación plena y justa a todos los usuarios de DCTA y otros miembros de la comunidad sin importar su raza, color, origen nacional o situación económica. Además, a través de su adaptación del programa de 2022, DCTA examinó la necesidad de servicios y materiales para personas para quienes el inglés no es su idioma principal y que tienen una capacidad limitada para leer, escribir, hablar o entender inglés.

El programa delineado en este documento contiene todos los elementos requeridos de un proveedor de tránsito que opera en un área urbana de 200,000 o más habitantes con menos de 50 vehículos operando en servicio pico de acuerdo con la Circular Asesora de la FTA 4702.1B Ch IV, Sección 4. Este programa reemplaza el Programa del Título VI anterior de DCTA, está vigente desde el 1 de junio de 2025, fue adoptado el 24 de abril de 2025, y aborda actividades desde junio de 2022. Este documento fue preparado utilizando datos proporcionados por la Oficina del Censo de los Estados Unidos, el Consejo de Gobiernos del Norte de Texas Central, y encuestas comunitarias de DCTA. El personal de DCTA, las partes interesadas de la comunidad y los pasajeros han proporcionado datos anecdóticos adicionales. El Apéndice A presenta documentación de que la Junta Directiva de DCTA revisó y aprobó este Programa del Título VI.

Compromiso de DCTA con los Derechos Civiles

DCTA está comprometida a asegurar que ninguna persona sea excluida de la participación, se le nieguen los beneficios, o sea sujeta a discriminación en la recepción de cualquiera de los servicios de DCTA por motivos de raza, color u origen nacional. El contenido de este programa ha sido adaptado del programa de 2022, que fue preparado de acuerdo con la Sección 601 del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, la Orden Ejecutiva 13166 (Mejorando el Acceso a Servicios para Personas con Dominio Limitado del Inglés [LEP]), y la Circular 4702.1B de la Administración Federal de Tránsito (FTA), fechada el 1 de octubre de 2012:

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, según enmendada, protege a cualquier persona en los Estados Unidos por motivos de raza, color u origen nacional de ser excluida de la participación, de que se le nieguen los beneficios, o de ser sujeta de otra manera a discriminación bajo cualquier programa o activ
idad que reciba asistencia financiera federal del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT).

Como receptor directo regular de fondos federales bajo los programas de la FTA y USDOT y conforme a los requisitos federales mencionados anteriormente, DCTA entiende claramente su responsabilidad y obligación de asegurar acceso equitativo y oportunidad de participación en el proceso de planificación y toma de decisiones. Estas responsabilidades y obligaciones aseguran que:

- Los beneficios de sus servicios de tránsito se compartan equitativamente en toda el área de servicio.
- El nivel y la calidad de los servicios de tránsito sean suficientes para proporcionar acceso igualitario a todos los usuarios en su área de servicio.
- Nadie sea excluido de participar en el proceso de planificación y desarrollo de servicios de DCTA.
- Las decisiones sobre cambios de servicio o ubicaciones de instalaciones se tomen sin considerar la raza, color u origen nacional.
- El desarrollo y la renovación urbana, que benefician a una comunidad, no se adquieran injustificadamente a través de la asignación desproporcionada de cargas ambientales y de salud adversas sobre cualquier población minoritaria.
- Exista un programa para corregir cualquier discriminación, ya sea intencional o no intencional.

Descripción General de la Agencia

La Legislatura de Texas creó DCTA en 2001 para acelerar las soluciones de transporte críticas para reducir la congestión de tráfico y mejorar la calidad del aire, mientras contribuye al crecimiento y desarrollo ordenado y mejora la calidad de vida para los residentes actuales y futuros del Condado de Denton, Texas. Autorizada por el 70 por ciento de los votantes del Condado de Denton en 2002 y financiada en 2003 por un impuesto sobre las ventas dedicado de las ciudades de Denton, Lewisville y Highland Village, DCTA cumplió su plan de servicio inicial en 2011. En marzo de 2012, la Agencia adoptó su plan de servicio actualizado para incluir mejoras en todo el sistema que se basan en las inversiones iniciales y satisfacen las necesidades asociadas con el crecimiento futuro. En marzo de 2012, la Agencia adoptó estándares de rendimiento y diseño para todo el sistema para guiar futuros cambios de servicio, inversiones de capital y expansiones del sistema. De 2020 a 2022, la Agencia eliminó varias rutas fijas y expandió significativamente la cobertura de tránsito a través de la implementación de un nuevo servicio de microtránsito bajo demanda, GoZone. La Figura 1 muestra el área urbanizada actual (UZA) de DCTA, Denton-Lewisville, y las UZAs adyacentes. La Figura 2 muestra la densidad de población dentro de los Condados de Denton y Collin por grupos de bloques censales de los Estados Unidos.[1]

[1] Para los propósitos de este documento, el área de servicio de DCTA se definirá como todos los Condados de Denton y Collin.

Figura 1. Contexto del Área de Servicio de DCTA

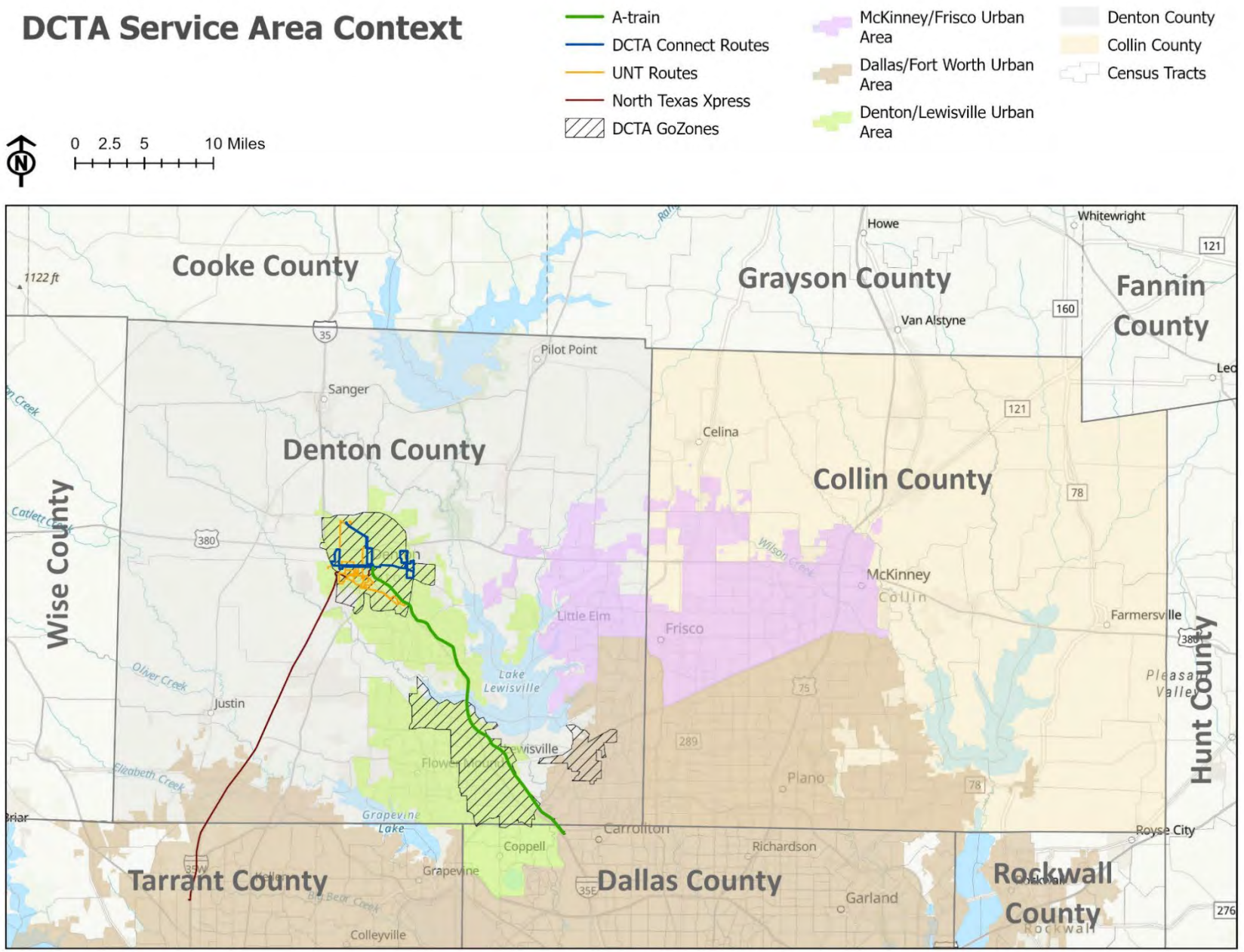
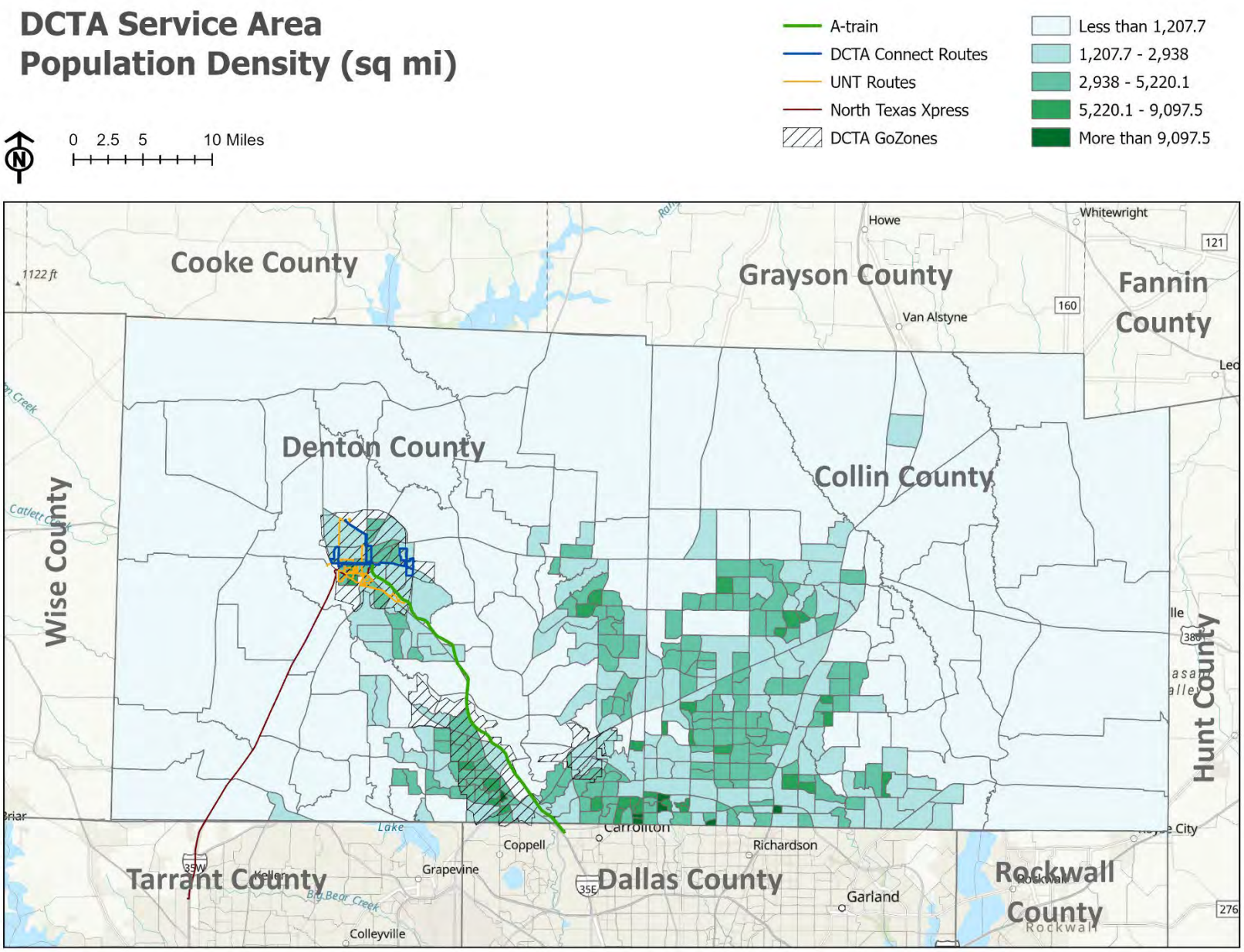


Figura 2. Densidad de Población por Sección Censal con Rutas Fijas de DCTA



Descripción General del Sistema

DCTA proporciona servicios de tránsito dentro de los Condados de Denton y Collin. DCTA opera tres rutas de autobús fijas en su sistema Connect, un sistema de tren de cercanías de 21 millas, servicios de microtránsito bajo demanda, servicios de transporte de paradas limitadas, servicios de respuesta a demanda/paratránsito, y servicios de transporte compartido. DCTA también administra servicios contratados para la Universidad del Norte de Texas (UNT) con su servicio UNT Shuttle que proporciona 11 rutas fijas, y dentro de las ciudades de Frisco, Allen, Fairview y Coppell. Los 23 vehículos de autobús en servicio pico de DCTA, cuatro vehículos de tren en servicio pico, y 144 empleados y empleados contratados sirvieron aproximadamente 3.2 millones de viajes en el año fiscal 2024..

Servicios Locales de Rutas Fijas

DCTA opera tres rutas de Connect Bus y once rutas de UNT Shuttle en Denton. La red de Connect Bus (Rutas 3, 6 y 7) funciona de lunes a sábado y conecta destinos principales como el Centro de Tránsito del Centro de Denton, la Universidad de Mujeres de Texas, Discovery Park, la Escuela Secundaria Ryan y Rayzor Ranch. Los UNT Shuttles operan principalmente en días laborables durante el año académico, conectando el campus principal con viviendas estudiantiles, Discovery Park y destinos estudiantiles populares como el Union, Pohl Rec Center y Victory Hall. Los autobuses Connect funcionan cada 20 minutos en días laborables de 7:00 AM a 9:00 PM, mientras que los shuttles UNT ofrecen servicio de alta frecuencia durante las horas de clase.

Servicio de Tren de Cercanías

El A-train, la línea de tren de cercanías de DCTA, opera de lunes a sábado excluyendo días festivos y sirve seis estaciones de tren incluyendo una estación que DCTA comparte con Dallas Area Rapid Transit (DART). El A-train, que promedia aproximadamente 983 pasajeros al día, opera con frecuencias de 30 minutos cada día laborable entre las 6:00 AM y 9:00 PM, y frecuencia de 60 minutos los sábados entre las 8:00 AM y 10:00 PM.

Servicio de Transporte de Paradas Limitadas

En septiembre de 2016, DCTA lanzó el North Texas Xpress en coordinación con Trinity Metro que opera de lunes a viernes. Esta ruta opera dos veces al día en días laborables, aproximadamente a las 6 a.m. y 5 p.m. (excluyendo días festivos principales). El transporte de cercanías sirve varios puntos a lo largo del corredor I-35W, tiene dos opciones de estacionar y viajar, y proporciona conectividad a centros de empleo. El transporte de cercanías de paradas limitadas proporciona conexiones al Trinity Railway Express (TRE), shuttles del campus de la Universidad del Norte de Texas (UNT), y rutas fijas locales de DCTA.

Limited-Stop Shuttle Service

In September 2016, DCTA launched the North Texas Xpress in coordination with Trinity Metro that operates Monday through Friday. This route operates twice a day on weekdays, at approximately 6 a.m. and 5 p.m. (excluding major holidays). The commuter shuttle serves several points along the I-35W corridor, has two park and ride options, and provides connectivity to employment centers. The limited-stop commuter shuttle provides connections to the Trinity Railway Express (TRE), University of North Texas (UNT) campus shuttles, and local DCTA fixed routes.

ADA/Respuesta a Demanda

DCTA proporciona servicio ADA/Paratránsito de Respuesta a Demanda para individuos con discapacidades y personas mayores

en Denton, Highland Village y Lewisville. La Figura 3 muestra el porcentaje de la población con una discapacidad, y la Figura 4 muestra el porcentaje de la población que tiene 65 años de edad o más.

Transporte Compartido

La Autoridad de Transporte del Condado de Denton (DCTA) ofrece un programa de transporte compartido para grupos de 6 a 15 personas que comparten horarios de trabajo similares y rutas de viaje. El programa es parcialmente subsidiado e ideal para viajes que comienzan o terminan en los condados de Denton o Wise. DCTA se asocia con Enterprise Rideshare para proporcionar una variedad de opciones de vehículos, incluyendo minivans, SUVs y vans accesibles para ADA, en una base flexible de mes a mes. Para apoyar a los viajeros, DCTA también ofrece un programa de Viaje Garantizado a Casa (GRH) para participantes de transporte compartido. Este programa proporciona hasta cuatro viajes subsidiados a casa por año en casos de enfermedad personal, emergencias familiares o tiempo extra no programado, cubriendo hasta $50 por viaje calificado. Los participantes deben haber usado el transporte compartido ese día y enviar un formulario de reembolso con documentación de respaldo. El programa GRH no aplica a eventos previamente programados o situaciones relacionadas con el clima.

Servicios Contratados

DCTA opera servicio de tránsito contratado para la Universidad del Norte de Texas (UNT), proporcionando un sistema de transporte del campus que consiste en 11 rutas que circulan por todo Denton. Estos transportes funcionan de lunes a viernes durante el año académico, con horarios que varían por semestre y servicio reducido ofrecido durante los recesos de verano e invierno. Servicio limitado también está disponible los sábados y domingos durante períodos pico. El sistema de transporte se conecta sin problemas con la red de autobuses de ruta fija de DCTA y el tren de cercanías A-train, ofreciendo opciones de movilidad más amplias para estudiantes, profesores y personal. Mientras que el sistema está diseñado principalmente para usuarios de UNT, está abierto al público general con tarifa válida. Además, a través de una asociación con Lyft y UNT, DCTA apoya una opción de transporte nocturno que ofrece viajes gratuitos en el campus para estudiantes, profesores y personal de UNT de 2:00 a.m. a 7:00 a.m. diariamente, a lo largo de la Zona UNT Lyft..

En asociación con la Ciudad de Coppell y Lyft, DCTA lanzó el programa "Work Hard, Get a Lyft" en octubre de 2019 para proporcionar transporte de primera y última milla para empleados que viajan a trabajos dentro de las zonas laborales de Coppell. El servicio ofrece viajes de Lyft con descuento desde paradas clave de transporte público a centros de empleo cercanos y opera diariamente de 4:00 a.m. a 12:00 a.m., excluyendo días festivos principales..

DCTA ofrece servicios de tránsito de respuesta a demanda de acera a acera para residentes elegibles en Frisco, Allen y Fairview.

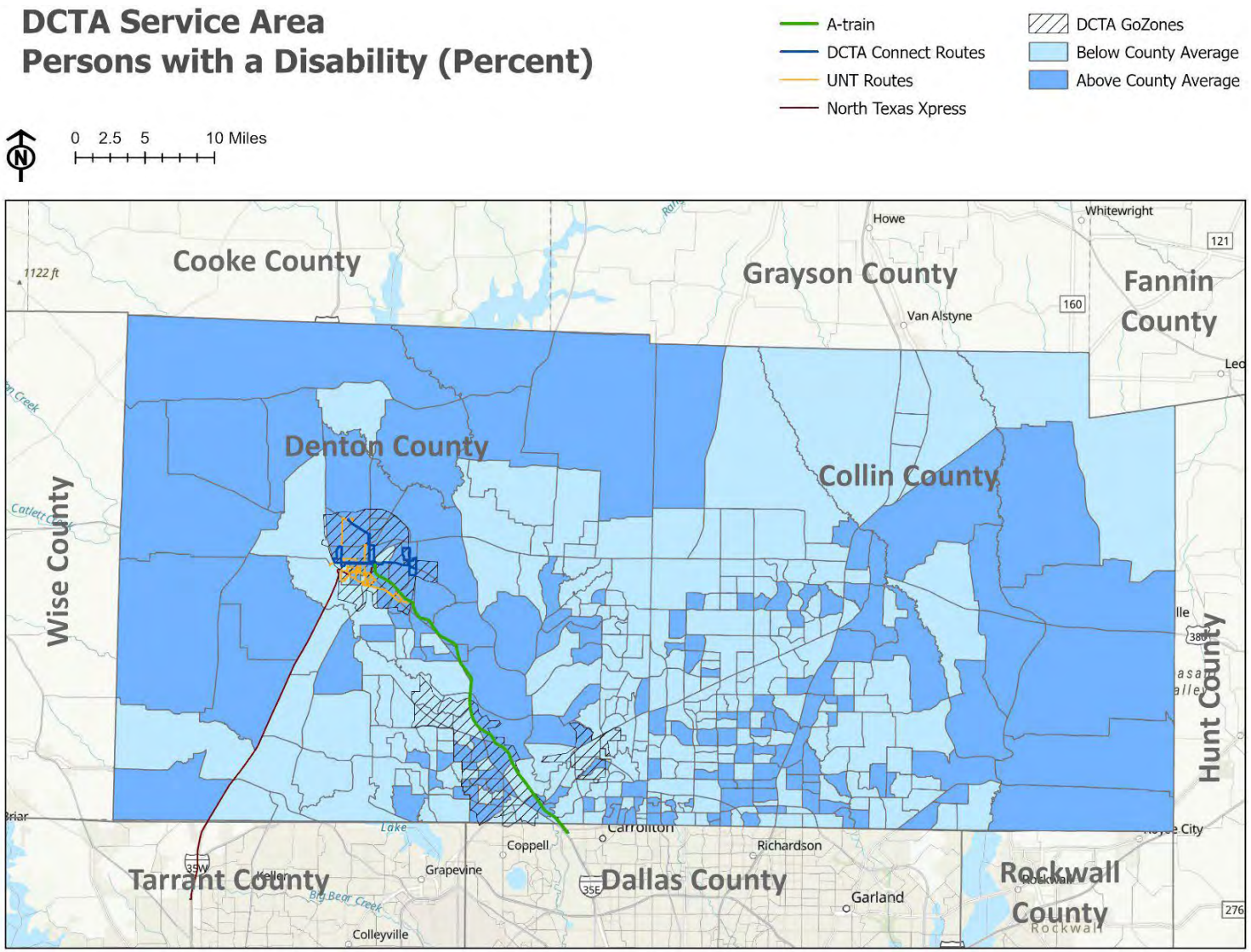
Respuesta a Demanda de Frisco: Este servicio está disponible para residentes de Frisco que tienen 65 años o más, tienen discapacidades calificadas, o requieren transporte para propósitos relacionados con atención médica. Opera de lunes a viernes de 6:00 a.m. a 6:00 p.m., excluyendo días festivos principales. El área de servicio incluye viajes dentro de Frisco y porciones designadas de Plano, limitada por Sam Rayburn Tollway (SRT/121) al norte, President George Bush Turnpike (PGBT) al sur, Coit Road al este, y West Spring Creek Parkway/Midway Road al oeste.

Collin County Rides (Allen y Fairview): DCTA proporciona servicios similares de respuesta a demanda para residentes de Allen y Fairview que tienen 65 años o más o tienen discapacidades calificadas. El servicio opera de lunes a viernes de 6:00 a.m. a 6:00 p.m., excluyendo días festivos principales. Los viajes deben comenzar o terminar en Allen o Fairview y están limitados a destinos dentro del Condado de Collin.

Estos servicios tienen como objetivo mejorar la movilidad para residentes mayores y discapacitados, asegurando el acceso a destinos esenciales dentro de sus comunidades.

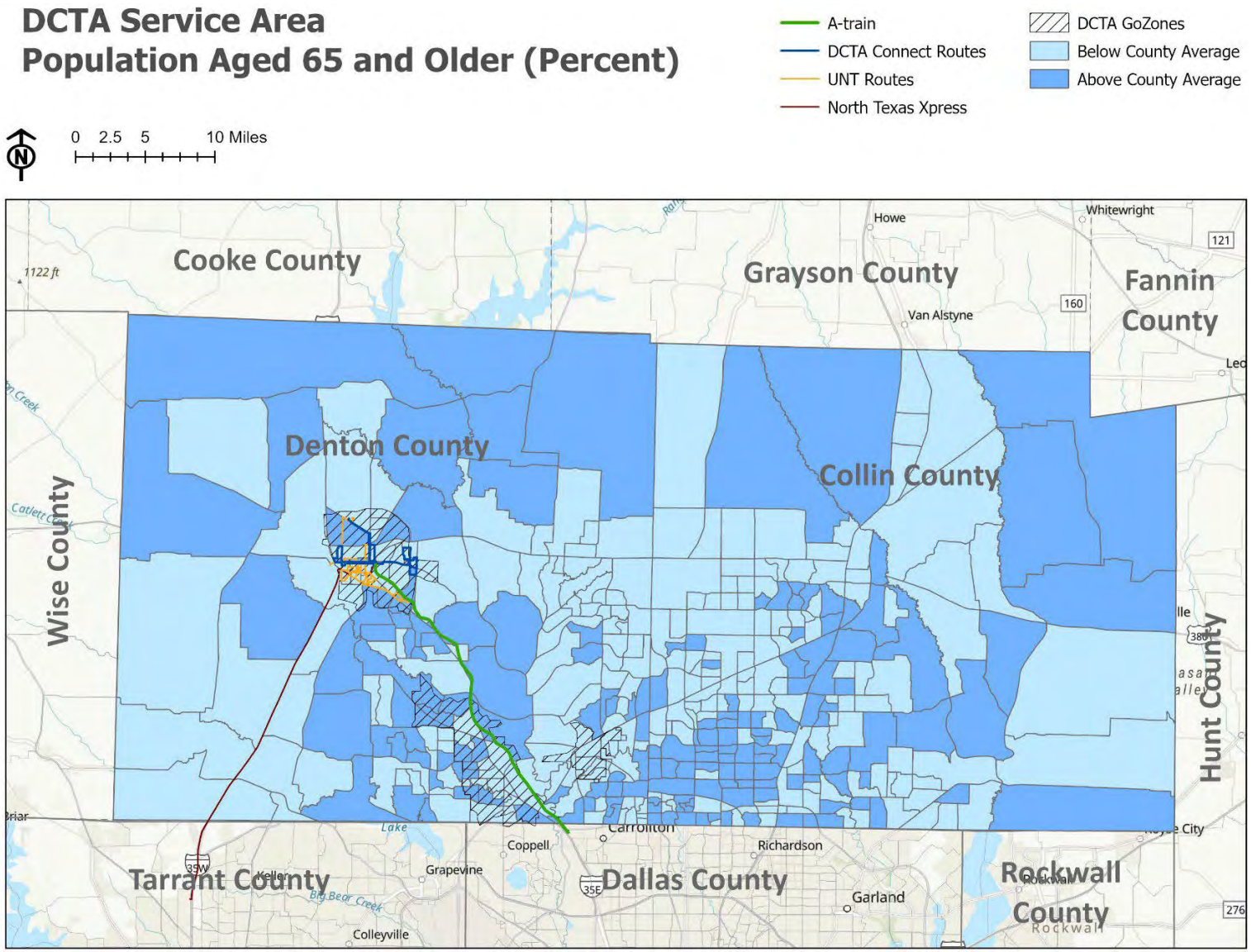
Figure 3 . Personas con Discapacidad.

Área de Servicio de DCTA Personas con Discapacidad



Población de 65 Años y Más

Área de Servicio de DCTA Densidad de Población 65 Años y Más



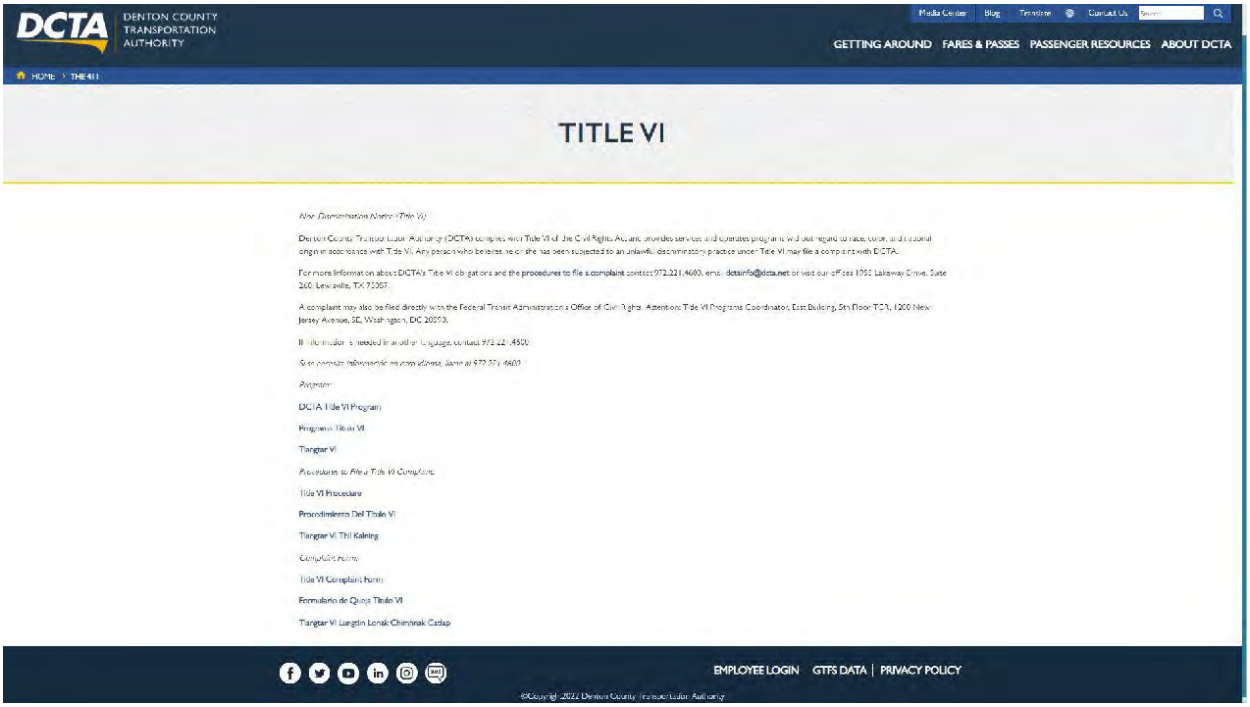
2. Requisitos Generales del Título VI

Esta sección documenta los esfuerzos de DCTA para cumplir con los requisitos generales del Título VI, según se define en la Circular FTA 4702.1B, III.4.a.1-9, según sea aplicable. Se incluye una descripción de lo siguiente: el aviso público del Título VI de DCTA; los procedimientos de quejas de la agencia de tránsito; una lista de investigaciones, quejas y demandas aplicables del Título VI; el Plan de Participación Pública; el Plan, programa y actividades de LEP; y una descripción general de los órganos de toma de decisiones de DCTA.

Aviso al Público

Para hacer conscientes a los pasajeros de DCTA y al público general del compromiso de la agencia con el cumplimiento del Título VI y el derecho del público a presentar una queja de derechos civiles, DCTA publica el siguiente lenguaje en inglés, español y hakha chin en su sitio web, en su centro de tránsito y estaciones de tren, y en su flota de autobuses. La Figura 5 presenta el aviso del Título VI de DCTA (también presentado en el Apéndice B y disponible al público en el sitio web de DCTA - https://www.dcta.net/rider-info/411/title-vi).

Figura 5. Aviso del Título VI de DCTA



Procedimientos para Quejas por Discriminación

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 u origen nacional por DCTA o sus operadores contratados puede presentar una queja del Título VI completando y enviando el formulario de Queja del Título VI de la agencia disponible en la Oficina Administrativa de DCTA, el Centro de Tránsito del Centro de Denton de DCTA (DDTC) o en el sitio web de DCTA en https://www.dcta.net/contact-us/title-vi-complaint. El Apéndice C presenta copias de los procedimientos de quejas y formulario de quejas de DCTA en inglés, español y hakha chin.

DCTA alienta a que las quejas se presenten inmediatamente. DCTA procesará las quejas que se envíen e investigará quejas hasta 180 días después del incidente alegado. Una vez que se reciba la queja, DCTA revisará, y el demandante recibirá una carta de acuse de recibo dentro de 10 días laborables informando al demandante si la queja será investigada por DCTA.

Las quejas pueden presentarse por escrito usando el formulario de Queja del Título VI o verbalmente llamando a la Oficina Administrativa de DCTA al 972-221-4600. Los formularios de queja completados pueden enviarse por correo a la Oficina Administrativa de DCTA en 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, Washington, DC, 20590, o con la División de Transporte Público del Departamento de Transporte de Texas, Atención: Título VI, 125 East 11th Street, Austin, TX 78701.

DCTA tiene hasta 30 días para investigar la queja. Si se necesita más información para resolver el caso, DCTA puede 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 el caso puede ser desestimado administrativamente. Un caso también puede ser desestimado administrativamente si el demandante ya no desea continuar con su caso.

DCTA conduce todas las investigaciones en cooperación con el Departamento de Operaciones y el Consejero General. La investigación puede incluir discusión(es) de la queja con todas las partes afectadas para determinar el problema. El demandante y otras partes afectadas pueden estar representados por un abogado u otro representante de su propia elección y pueden traer testigos y presentar testimonio y evidencia en el curso de la investigación.

Basado en toda la información recibida y descubierta durante la investigación, se escribirá un informe de investigación para envío y determinación final por el Presidente/CEO de DCTA.

Una vez que se tome la determinación final, el demandante recibirá una carta declarando la decisión final. La carta será una carta de hallazgo o de cierre. Una carta de cierre resume las alegaciones y declara que no hubo una violación del Título VI y que el caso será cerrado. La carta de cierre también incluirá información sobre el derecho del demandante a apelar la decisión dentro de 10 días. Una carta de hallazgo resume las alegaciones y las entrevistas con respecto al incidente alegado, explica si ocurrirá alguna acción disciplinaria, entrenamiento adicional del(los) miembro(s) del personal involucrado(s) u otra acción, y el derecho a apelar la decisión dentro de 10 días.

Si el demandante presenta simultáneamente una queja con DCTA y con una organización externa como el gobierno estatal o federal, la jurisdicción e investigación de la agencia externa tendrá precedencia.

DCTA mantiene una lista de investigaciones activas realizadas internamente o por agencias externas, incluyendo demandas y quejas que nombran a DCTA que alegan discriminación basada en raza, color u origen nacional. Esta lista incluye la fecha en que se presentó la investigación, demanda o queja relacionada con el transporte bajo el Título VI; un resumen de la(s) alegación(es); el estado de la investigación, demanda o queja; y las acciones tomadas por DCTA en respuesta, o los hallazgos finales relacionados con la investigación, demanda o queja.

DCTA no recibió quejas del Título VI durante el período de reporte. El Apéndice D confirma que no se presentaron quejas en este período.

Lista de Investigaciones, Quejas y Demandas Relacionadas con el Transporte bajo el Título VI

DCTA no ha recibido ninguna Queja o Demanda relacionada con el transporte bajo el Título VI desde que se presentó el Programa de Título VI anterior en junio de 2022. En consecuencia, no se han completado investigaciones del Título VI.

Plan de Participación Pública de DCTA

DCTA mantiene un Plan de Participación Pública diseñado para recopilar comentarios de todos los constituyentes y fomentar la participación en el proceso de toma de decisiones de la agencia en el desarrollo de programas de proyectos y al modificar tarifas o realizar una reducción importante en el servicio, según se define en C4702.1B, sección III.8. Esta sección documenta los principios y objetivos del plan, los procedimientos utilizados para implementar estrategias de participación pública, las medidas de rendimiento y otros detalles relevantes.

Principios Clave

El Plan de Participación Pública de DCTA ha sido preparado para asegurar que ningún individuo sea excluido de participar en el proceso de planificación y desarrollo de servicios de DCTA. Este plan asegura que:

- El público entiende y está consciente del papel del transporte público en la comunidad.
- Los miembros de la comunidad potencialmente afectados tendrán una oportunidad apropiada para participar en decisiones sobre una actividad o inversión propuesta que pueda afectar su ambiente, comunidad y/o salud.
- La contribución del público puede y va a influir en la toma de decisiones de DCTA.
- Las preocupaciones de todos los participantes involucrados serán consideradas en el proceso de toma de decisiones.
- DCTA buscará activamente y facilitará la participación de aquellos potencialmente afectados.

A través de un proceso público abierto, DCTA ha desarrollado un programa que utiliza varias técnicas para fomentar y guiar los esfuerzos de participación pública y mejorar el acceso al proceso de toma de decisiones de transporte de DCTA por parte de poblaciones minoritarias y con dominio limitado del inglés (LEP). Este programa está destinado a crear oportunidades de diálogo con pasajeros y comunidades afectadas, permitiéndoles contribuir e influir en los servicios de DCTA. El Plan de Participación Pública describe el objetivo general y los métodos de alcance utilizados para llegar a pasajeros e interesados.

Objetivos del Programa
El Plan de Participación Pública de DCTA busca desarrollar un proceso proactivo de participación pública que proporcione información completa, aviso público oportuno y acceso público total a decisiones clave. Este plan está destinado a apoyar la participación temprana y continua del público en el desarrollo de servicios y programas y la modificación de servicios o programas y otros proyectos que puedan impactar al público.

DCTA utiliza una variedad de métodos de comunicación para proporcionar conciencia y comprensión pública sobre la agencia, sus funciones, programas e iniciativas específicas. Además, DCTA busca involucrar a ciudadanos de varios antecedentes, demografías y niveles de ingresos mientras se enfoca específicamente en residentes típicamente desatendidos en la toma de decisiones de transporte.

A través de revisión regular y medición de rendimiento, DCTA continúa mejorando sus métodos de participación pública con el tiempo basándose en comentarios de usuarios y miembros de la comunidad, específicamente poblaciones de bajos ingresos, minoritarias, LEP, y organizaciones basadas en clientes y comunidades.

Procedimientos de Participación Pública
Los planes de acción de participación pública pueden ser desarrollados e implementados para involucrar al público en el proceso de toma de decisiones durante:

- Un cambio mayor de servicio de acuerdo con la política de Cambio Mayor de Servicio y Tarifas de DCTA contenida en el Apéndice G.
- Un aumento de tarifa, nuevo tipo de tarifa, o cambio significativo en el método de pago de tarifas de acuerdo con la política de Cambio Mayor de Servicio y Tarifas de DCTA.
- Desarrollo del Programa de Proyectos.

DCTA se asocia con otras agencias y organizaciones cuando es apropiado. En el pasado, DCTA utilizó el Plan y proceso de Participación Pública adoptado por el Consejo de Gobiernos del Norte de Texas Central. Los avisos para el Programa de Mejoramiento del Transporte regional cumplen con los requisitos de aviso de los requisitos del Programa de Proyectos de la FTA. Además, DCTA se ha asociado con ciudades miembro, centros de bienvenida y agencias de servicios sociales para obtener acceso a audiencias objetivo.

El personal de DCTA revisa toda la información de comentarios públicos que recibe. Todos los comentarios reciben consideración cuidadosa y reflexiva. Los comentarios se incorporan en los cambios e iniciativas planificadas, donde sea factible.

Medidas de Rendimiento
DCTA revisa y refina regularmente el proceso de participación pública para asegurar que los objetivos y metas del plan se estén logrando. Después de cada iniciativa, el personal de DCTA revisa el proceso y los resultados e informa a la Junta Directiva de DCTA con una medición de la efectividad del plan. Las mediciones incluyen, pero no se limitan a lo siguiente:

¿Sabía el público que había una oportunidad de participar?
¿Tuvo el público acceso a recursos e información apropiados para permitir una participación significativa?
¿Cuánta participación se recibió?
¿Qué tan relevante fue la participación recibida?
¿Cuántas personas participaron en las reuniones?
¿Qué tipo de cobertura mediática recibió la iniciativa?

- ¿Qué tipos de métodos de alcance se utilizaron?
- ¿Los métodos de alcance llegaron a la audiencia deseada?
- ¿Cómo contribuyó la participación del público a la decisión final?
- ¿Qué se podría haber hecho diferente para lograr un mejor resultado?

Métodos de Comunicación e Involucramiento

El enfoque de participación pública de DCTA se personaliza para satisfacer las necesidades de la información de la agencia que se presenta. El Vicepresidente de Participación y Administración determinará los métodos apropiados y desarrollará un plan de acción basado en el resultado deseado y los objetivos para cada reunión pública/casa abierta.

DCTA se esfuerza por proporcionar al público un aviso oportuno de las oportunidades de participación pública de la agencia. Como mínimo, las comunicaciones principales deben ser divulgadas al público dos semanas antes de la primera oportunidad de participación pública. DCTA también hará un esfuerzo concertado para proporcionar tiempo adecuado para que el público proporcione comentarios sobre decisiones clave. Como mínimo, los canales de retroalimentación deben estar abiertos 21 días comenzando desde la primera oportunidad de participación pública.

Aunque este marco de tiempo es la meta de DCTA, hay ocasiones cuando un cronograma abreviado puede ser necesario para educar, recopilar comentarios y reportar hallazgos. Esto no reemplaza ningún programa o estudio estatal o federal que requiera un período de comentarios más largo.

Los métodos principales de comunicación incluirán, pero no se limitarán a:

- Comunicado de prensa enviado a medios locales
- Señalización en vehículos de tren y autobús
- Comunicaciones dirigidas a grupos vecinales y poblaciones identificadas

DCTA desarrollará y gestionará las bases de datos apropiadas para asegurar el seguimiento adecuado de los esfuerzos de alcance comunitario.

DCTA reconoce que el formato tradicional de reuniones no funciona para todos. Como resultado, DCTA típicamente varía las oportunidades de participación para incluir una o más de las siguientes: interacciones uno a uno, interacciones en línea, encuestas, líneas telefónicas directas, casas abiertas, y reuniones con presentaciones formales. DCTA publica copias de cada presentación después de la reunión para permitir revisión y comentarios adicionales de ciudadanos y partes interesadas.

Medios de Comunicación

DCTA reconoce que los medios de comunicación juegan un papel importante en desarrollar y mantener una relación con el público. Los medios se utilizan siempre que sea posible para proporcionar publicidad sobre eventos e iniciativas clave y para proporcionar información clave al público. Se mantiene una base de datos de medios, incluyendo prensa, TV y radio, para asegurar la diseminación eficiente y oportuna de información. DCTA también hace un esfuerzo concertado para involucrar a medios de comunicación que alcancen audiencias demográficas diversas.

DCTA se dedica a fomentar relaciones comunitarias fuertes a través de una gama diversa de servicios. DCTA comparte activamente información sobre iniciativas y próximas oportunidades de participación pública, asegurando que todos tengan la oportunidad de participar con nosotros. El enfoque incluye varios canales de comunicación para recopilar comentarios, facilitar el diálogo y fomentar conversaciones significativas dentro de la comunidad incluyendo:

- Prensa Escrita: DCTA utiliza periódicos comunitarios dentro de su área de servicio.
- Exteriores: DCTA utiliza tableros electrónicos proporcionados por sus ciudades miembro y publica avisos (tanto en inglés como en español) en autobuses y trenes y en instalaciones de tránsito.
- Sitio web integral de DCTA
- Alertas para Usuarios: DCTA tiene casi 10,000 usuarios suscritos a las alertas por correo electrónico para usuarios. Estas alertas proporcionan información sobre oportunidades de participación pública, próximos cambios de servicio e impactos del servicio.
- GORequest: GORequest es un sistema en línea de envío de comentarios que incluye una aplicación móvil para Apple/Android y un formulario de envío basado en web. GORequest es utilizado por clientes y el personal de servicio al cliente de DCTA para ingresar y rastrear comentarios, así como monitorear respuestas y solicitudes de servicio.
- Redes Sociales: DCTA utiliza X, Facebook, YouTube, Instagram y el Blog Hop on Board de DCTA para comunicarse e involucrar a los clientes. DCTA tiene 17,814 seguidores de Facebook, 6,391 seguidores de X, 608 seguidores de Instagram y 270 suscriptores de YouTube.
- Correos electrónicos directos a pasajeros (cuando aplique), socios comunitarios y partes interesadas se utilizan cuando es apropiado.
- Oficina de Oradores: El personal y la junta directiva de DCTA solicitan oportunidades para hablar en nombre de la organización a partes interesadas y grupos cívicos.
- Sesiones de Información Pública y Casas Abiertas: Como mínimo, DCTA organiza dos rondas de tres reuniones públicas/casas abiertas cada año cuando es apropiado.
- Eventos Comunitarios: DCTA instala stands de exhibición en eventos comunitarios clave.
- Audiencias Públicas: DCTA anualmente celebra una audiencia pública para solicitar comentarios durante el proceso de desarrollo del presupuesto.
- Avisos Legales: DCTA utiliza avisos legales según sea necesario para anunciar participación pública, empleo y oportunidades de negocio.

Apéndice F presenta un ejemplo de un anuncio de reunión pública.

Relaciones Comunitarias

DCTA establece relaciones regulares con partes interesadas clave, grupos comunitarios y poblaciones identificadas en toda la región para asistir con el proceso de participación pública de la autoridad y su servicio a clientes del Título VI y aquellos con dominio limitado del inglés. Estas relaciones están destinadas a expandir la participación pública mediante:

- Aumentar la conciencia del público sobre el papel que el transporte público juega en su comunidad.
- Crear y mantener un diálogo abierto con el público.
- Informar al público sobre los servicios proporcionados y a dónde pueden llevarlos los servicios de DCTA.
- Asegurar la diseminación eficiente y oportuna de información.
- Asistir a DCTA con la identificación y comprensión de la demografía de los grupos de usuarios de DCTA y grupos potenciales de usuarios.

DCTA mantiene una base de datos comunitaria que incluye funcionarios electos, grupos vecinales, grupos cívicos, grupos minoritarios, cámaras de comercio, agencias de servicios sociales, municipalidades y otros grupos basados en sus esferas de influencia en la comunidad. Cualquier organización comunitaria o persona puede ser agregada a la base de datos contactando al personal de Mercadeo y Comunicación de DCTA al 972-221-4600 o enviando un correo electrónico a dctainfo@dcta.net.

Participación Pública Desde el Último Período de Informe

Hay tres factores principales a considerar al evaluar el requisito de DCTA y la ejecución del cumplimiento del Título VI y la participación pública en conjunto con los cambios de servicio y tarifas. Primero, a partir de abril de 2025, DCTA opera 25 vehículos en su servicio de ruta fija durante las horas pico de días laborables. La Circular FTA 4702.1B, Párrafo IV.1 estipula que un proveedor que opera menos de 50 vehículos de ruta fija en servicio pico y dentro de una UZA de al menos 200,000 debe establecer políticas y estándares para todo el sistema, pero no está obligado a recopilar y reportar datos, evaluar cambios de equidad en servicios y tarifas, o monitorear el servicio de tránsito para propósitos de cumplimiento del Título VI. DCTA no superó el umbral de 50 vehículos durante el período entre abril de 2022 y abril de 2025.

Segundo, la "Guía de Cambio de Servicio Mayor e Impacto Dispar" de DCTA, que se encuentra en el Apéndice G del Programa del Título VI de 2022 y el Apéndice G de este documento, reconoce que DCTA no opera 50 vehículos de ruta fija en horas pico, pero establece una política "en caso de que DCTA regrese a 50 o más vehículos pico o cuando DCTA elija realizar estos análisis a su discreción." Esta política no aborda los cambios de servicio realizados a servicios de microtránsito como GoZone.
Tercero, DCTA completó un "Análisis de Equidad y Título VI de DCTA GoZone" en julio de 2021 que evaluó el impacto de eliminar todo el servicio de ruta fija no-UNT del área de servicio de DCTA y sustituirlo con el servicio GoZone. Ese análisis, proporcionado en el Apéndice H e incluido también en el Documento del Programa del Título VI de 2022, encontró que el "cambio en el servicio con la adición de GoZone se estima que no tendrá un impacto dispar o carga desproporcionada, con o sin la implementación de zonas de servicio adicionales." (Sección 4)

Desde el último período de informe, DCTA completó un proceso de participación pública en conjunto con su "Análisis Integral de Operaciones" (COA) que llevó a una decisión de cambio de servicio por parte de la Junta Directiva en julio de 2022.

Los objetivos del COA fueron los siguientes:

1. Establecer un umbral mínimo de productividad para el servicio de ruta fija medido en pasajeros por hora
2. Establecer una estructura de tarifas permanente para el servicio GoZone para hacer la transición de la tarifa promocional de GoZone que había estado vigente desde el lanzamiento del servicio en septiembre de 2021
3. Reconfigurar los productos de pase de DCTA para reflejar los cambios al servicio GoZone

No se requirió análisis adicional o participación pública porque el COA tenía la intención de llevar a conclusión la evolución previa de ruta fija a microtránsito. Sin embargo, DCTA sí realizó alcance público antes de tomar una decisión final para implementar el COA. Se realizó una encuesta de retroalimentación pública y se presentó en la reunión de la Junta de junio de 2022. Además, DCTA realizó una extensa campaña de publicidad, correo electrónico, redes sociales y participación pública que fue informada en la reunión de la Junta de julio de 2022. Los detalles de esa participación como se informó en las reuniones de la Junta se pueden encontrar en el Apéndice K.

En última instancia, el COA resultó en que tres rutas de autobús fueran retenidas dentro de la Ciudad de Denton: Connect 3, Connect 6 y Connect 7. Al mismo tiempo, la Junta eligió aumentar la frecuencia en Connect 6 a 20 minutos para parte de cada día laborable y en Connect 7 durante todo el día. Dado que el análisis del Título VI de julio de 2021 no encontró impacto dispar si todas las rutas de autobús fueran eliminadas, la disposición final de la red de autobuses puede considerarse sin impacto dispar a las poblaciones de bajos ingresos y minorías.

Otro objetivo del COA fue establecer una estructura de tarifas permanente para el servicio GoZone, que había estado operando bajo una estructura de tarifas promocionales de $0.75 por viaje desde su inicio. Se buscó y compartió con la Junta la opinión y retroalimentación pública sobre las tarifas a través del proceso del COA, como se referenció anteriormente. En última instancia, la tarifa de GoZone se estableció en $1.50 por viaje, igualando la tarifa para un pase local AM/PM. Se hizo una excepción en la Ciudad de Denton, donde permanece el servicio de ruta fija. Allí, las tarifas de GoZone son $1.50 por viaje más $0.50 por milla para viajes de más de 4 millas hasta un máximo de $5.00 por viaje.

DCTA continuó sus modificaciones de red a través de la iniciativa del Plan de Servicio Intermedio, destinada a comenzar a optimizar la red de tránsito en Denton con la mezcla más eficiente y efectiva de servicio de ruta fija y microtránsito. A través de un extenso proceso de análisis de datos y diálogo, la Junta tomó una decisión en mayo de 2024 para aumentar la frecuencia en Connect 3, Connect 6 y Connect 7 a 20 minutos en cada ruta, cada día laborable entre las 7 am y 9 pm. Al mismo tiempo, el servicio GoZone fue modificado para permitir que las personas que intentan usar GoZone dentro del límite de la red Connect usen ruta fija en su lugar. No se realizó alcance público adicional ni se buscó opinión para este esfuerzo, de acuerdo con nuestro estatus por debajo del umbral de 50 vehículos.

Además de estas iniciativas de cambio de servicio, DCTA también realizó alcance comunitario informal y formal a través de sus diversos socios públicos y comunitarios y a través de los sistemas y estructuras establecidos para su Comité Asesor Comunitario y Mesa Redonda de Agencias de Servicios Sociales. Más información sobre la participación pública de DCTA en el último período de informe se puede encontrar en el Apéndice E.

Plan de Competencia Limitada en Inglés

El Plan LEP de DCTA aborda las responsabilidades de la agencia, como beneficiaria de asistencia financiera federal para satisfacer las necesidades de individuos con habilidades limitadas en el idioma inglés. La Orden Ejecutiva 13166, titulada Mejorando el Acceso a Servicios para Personas con LEP, indica que el trato diferenciado basado en la incapacidad de una persona para hablar, leer, escribir o entender inglés es un tipo de discriminación por origen nacional. Esta orden se aplica a todas las agencias estatales y locales que reciben fondos federales, incluyendo DCTA. DCTA recibe asistencia federal a través del U.S. DOT, que incluye FTA, la Administración Federal de Ferrocarriles y la Administración Federal de Carreteras.

DCTA ha desarrollado este Plan LEP como parte de su Programa del Título VI para ayudar a identificar mecanismos razonables para proporcionar asistencia de idioma a personas con LEP que desean acceder a los servicios de DCTA. Como se define en la Orden Ejecutiva 13166, las personas LEP son aquellas que no hablan inglés como su idioma principal y tienen capacidad limitada para leer, hablar, escribir o entender inglés.

Para asegurar acceso significativo a programas y actividades, DCTA usa la información obtenida en un Análisis de Cuatro Factores para determinar los servicios de idioma específicos que son requeridos por los usuarios de la agencia de tránsito y los métodos apropiados para involucrar a aquellos con LEP. Este análisis ayuda a DCTA a determinar si se comunica efectivamente con personas LEP e informa la planificación del acceso al idioma y el desarrollo de información para pasajeros.

El análisis de cuatro factores es una evaluación local delineada por el U.S. DOT que considera:

1. El número o proporción de personas LEP elegibles para ser servidas o que probablemente sean encontradas por DCTA.
2. La frecuencia con la que las personas LEP entran en contacto con los servicios y programas de DCTA.
3. La naturaleza e importancia de los servicios y programas de DCTA en las vidas de las personas.
4. Los recursos disponibles para DCTA para el alcance LEP y los costos asociados con ese alcance.

Para los propósitos de este plan, los grupos LEP estadísticamente significativos se definen como personas con el mismo primer idioma, que comprenden dos por ciento o más del área de servicio de DCTA (como se define en la sección de Resumen de la Agencia), que tienen LEP. Además, de acuerdo con la Provisión de Puerto Seguro de la Circular FTA 4702.1B, DCTA proporciona traducción escrita de documentos vitales (definidos bajo la discusión del Factor 1, abajo) para cada grupo LEP elegible que constituye 5 por ciento o 1,000 personas, lo que sea menor, de la población total servida o que probablemente sea encontrada o afectada. Basado en el análisis de cuatro factores delineado más a fondo abajo, DCTA ha identificado a los hablantes de español como un grupo de población elegible en toda el área de servicio y a individuos que hablan Hakha Chin en el área de servicio de Lewisville, TX.

Factor 1: El Número y Proporción de Personas LEP Servidas o Encontradas en la Población de Servicio Elegible.

Como se define en la sección de Resumen de la Agencia, para los propósitos de este documento el área de servicio de DCTA incluye todo el Condado de Denton y Collin, mientras que sus servicios de ruta fija están enfocados dentro de las ciudades de Denton, Lewisville y Highland Village dentro de la UZA de Denton/ Lewisville. El A-train tiene una estación terminal en Carrollton que proporciona oportunidades de transferencia para viaje continuo al Centro de Dallas y otras conexiones a través de los servicios de tren ligero y autobús de Dallas Area Rapid Transit (DART). El North Texas Xpress, como operado por DCTA, incluye servicio sin paradas desde el Trinity Metro North Park and Ride hasta el Centro de Tránsito del Centro de Denton (DDTC), con varias paradas alrededor de Denton. Bajo contrato con la Ciudad de Frisco, DCTA opera servicio de tránsito de respuesta a demanda de acera a acera para residentes elegibles de Frisco para viajes dentro de Frisco así como porciones designadas en la Ciudad de Plano.

El perfil demográfico de DCTA ha sido establecido usando las siguientes fuentes:

- Un análisis de las Estimaciones de 5 Años de la Encuesta de la Comunidad Americana (ACS) 2019-2023 de la Oficina del Censo de EE.UU., publicado en diciembre de 2024, confirma una presencia significativa de hogares con Competencia Limitada en Inglés (LEP) en áreas clave de la región. Según los datos, los hogares de habla hispana con competencia limitada en inglés están notablemente representados en el Condado de Denton, Condado de Collin, la Ciudad de Denton y la Ciudad de Lewisville. Además, los hogares que hablan principalmente idiomas asiáticos y de las Islas del Pacífico y tienen competencia limitada en inglés están prominentemente presentes en el Condado de Denton, Condado de Collin, la Ciudad de Frisco y Lewisville. La Tabla 1 presenta el porcentaje del total de hogares en cada geografía que se identifican como LEP, organizados por el idioma principal hablado en casa. La Tabla 1 representa el porcentaje del total de hogares en cada geografía que se identifican como LEP organizados por el idioma principal del hogar.

Tabla 1. Porcentajes de Hogares LEP por Idioma Principal del Hogar.

	Geography	Spanish	Other Indo-Europen Languages	Asian and Pacific Island languages	Other languages
Key Cities	Denton	13.4%	11.3%	34.3%	3.7%
	Frisco*	5.6%	4.4%	11.2%	1.6%
	Highland Village	0.0%	0.0%	30.0%	0.0%
	Lewisville	16.7%	7.7%	23.8%	8.7%
County Totals	Denton County	13.5%	6.6%	16.3%	3.1%
	Collin County	12.0%	8.9%	15.8%	9.2%

Source: U.S. Census Bureau, U.S. Department of Commerce. "Limited English Speaking Households." American Community Survey, ACS 5-Year Estimates Subject Tables, Table S1602, 2023, https://data.census.gov/table/ACSST5Y2023.S1602?g=050XX00US48085,48121_160XX00US4819972,4827684,4833848,4842508. Accessed on April 16, 2025.
Note: Key cities represent a portion of Denton or Collin counties, therefore city totals do not sum to county totals.
**The borders of Frisco cross county borders so that the city is in both Denton and Collin Counties.*

• Revisión de Datos de Encuestas de DCTA: Según los datos de encuestas de clientes de DCTA de 2019, el inglés y el español fueron los idiomas predominantes hablados por los clientes de DCTA. Casi el 7 por ciento de los clientes en 2019 indicaron que el español era su idioma principal. Otros idiomas enviados a través de la encuesta incluyeron Hakha Chin (0.06 por ciento) e inglés (86 por ciento).
• Examen de experiencias previas: Las discusiones con operadores de tránsito de DCTA, representantes de servicio al cliente y el centro de llamadas confirmaron encuentros frecuentes y consistentes con individuos de habla hispana que tienen poca o ninguna competencia en inglés. En la mayoría de los casos, la información solicitada se relaciona con rutas, horarios, conexiones con otros sistemas de tránsito, destinos clave (comercio minorista, médico, servicios sociales y empleadores) e información de tarifas.
• Las discusiones con ciudades socias, distritos escolares locales y partes interesadas revelaron que sus datos y experiencia indicaban una necesidad de proporcionar a individuos de habla hispana información en su idioma nativo. Conociendo ese hecho, DCTA ha trabajado con los distritos escolares locales, la Comisión de Fuerza Laboral de Texas y agencias de servicios sociales para asegurar que las necesidades de estos individuos, especialmente aquellos con LEP, sean satisfechas.
• Refugiados Chin de Myanmar se han reubicado en Lewisville con la asistencia de Catholic Charities. Aunque representan una pequeña porción de la población de Lewisville, la mayoría de estos individuos no poseen un automóvil y es probable que necesiten transporte público. DCTA utilizó una empresa de traducción para asistir con todas las traducciones para esta población. Todos los documentos vitales de DCTA están traducidos en Hakha Chin y disponibles para descarga. Los documentos vitales para estos propósitos incluyen:
    o Todas las Guías de Rutas de la agencia para autobús, el A-train y servicios bajo demanda
    o Información del Título VI incluyendo el Programa del Título VI de DCTA, políticas, procedimientos y formulario de queja
    o Información de acceso incluyendo políticas, procedimientos y aplicación.

El análisis realizado en el Factor 1 claramente indica la necesidad de servicios de idioma en español en toda el área de servicio y en Hakha Chin en Lewisville. El entendimiento adicional de dónde en el área de servicio residen las poblaciones de LEP también es útil. La Figura 6 hasta la Figura 10 presentan referencia espacial para la ubicación de hogares LEP dentro del área de servicio de DCTA.

Factor 2: La Frecuencia con la Que los Individuos LEP Entran en Contacto con los Programas, Actividades y Servicios de DCTA

Hay un gran número de lugares donde los miembros de la población LEP pueden entrar en contacto con los servicios de DCTA. Una parte importante del desarrollo del Plan de Acceso al Idioma de DCTA es la evaluación de los puntos principales de contacto.

Las personas de habla hispana son usuarios frecuentes de los servicios de ruta fija y respuesta a demanda de DCTA. Aunque las interacciones con otros individuos que están lingüísticamente aislados pero no hablan español son limitadas, se experimentan ocurrencias raras. Los dialectos africanos, asiáticos y del Medio Oriente son las siguientes ocurrencias más frecuentes.

Basado en el Factor 2 y las discusiones descritas, no se identificaron idiomas o poblaciones adicionales significativas como grupos de participación elegibles (más allá de aquellos identificados por el Factor 1, español y Hakha Chin).

Figura 6. Hogares con Inglés Limitado - Todos los Idiomas

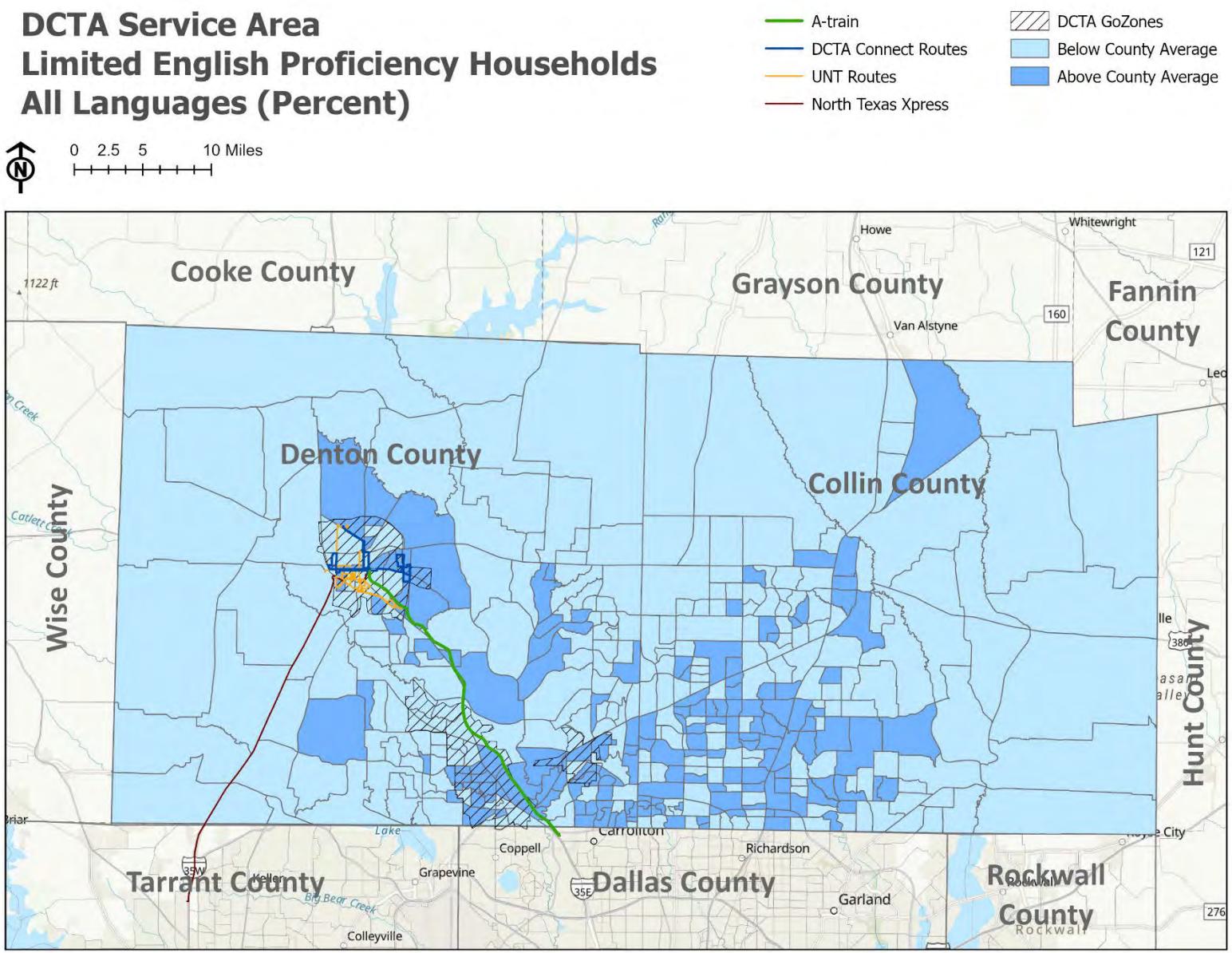


Figura 7. Hogares con Inglés Limitado - Idiomas Españoles

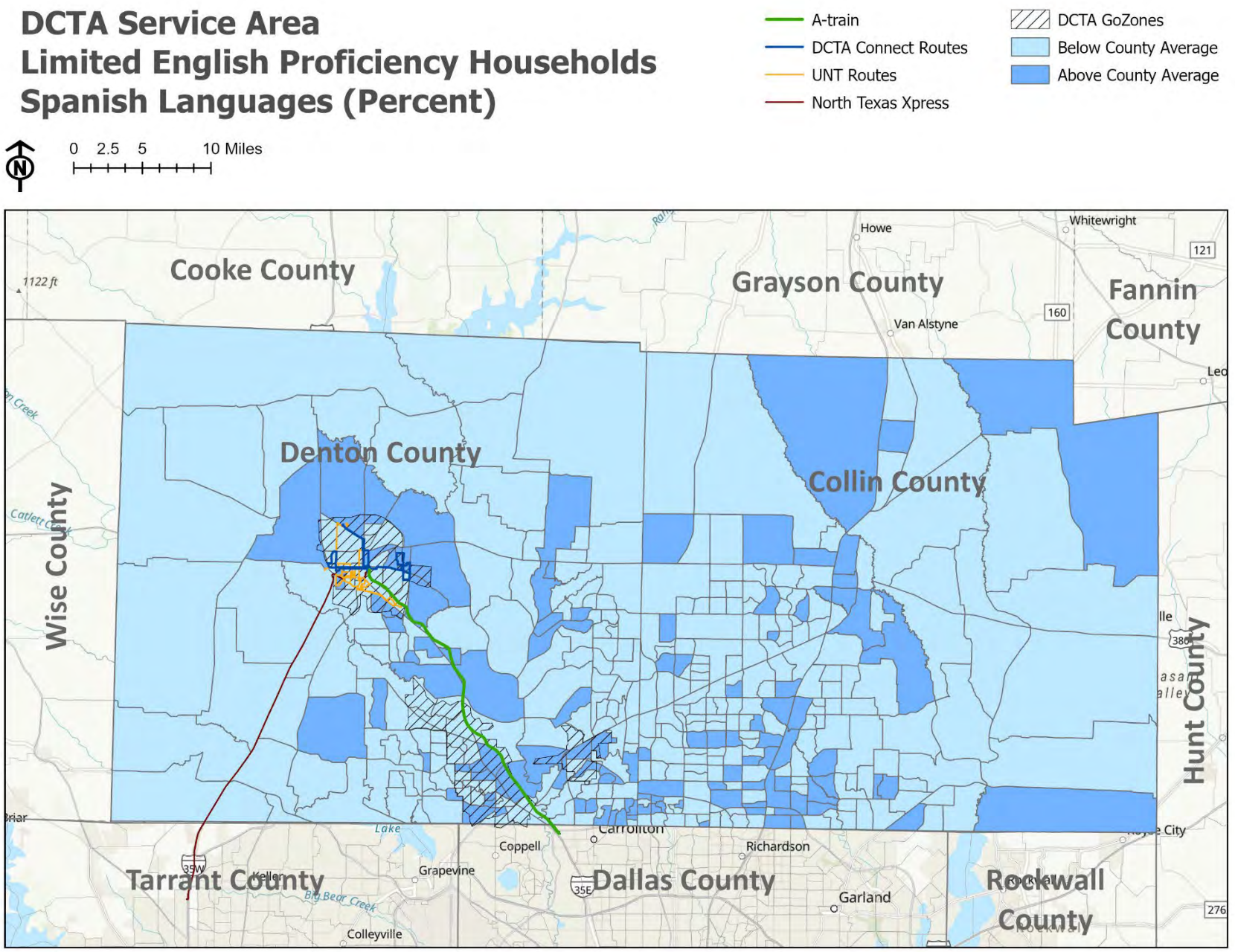


Figura 8. Hogares con Inglés Limitado - Idiomas Indoeuropeos

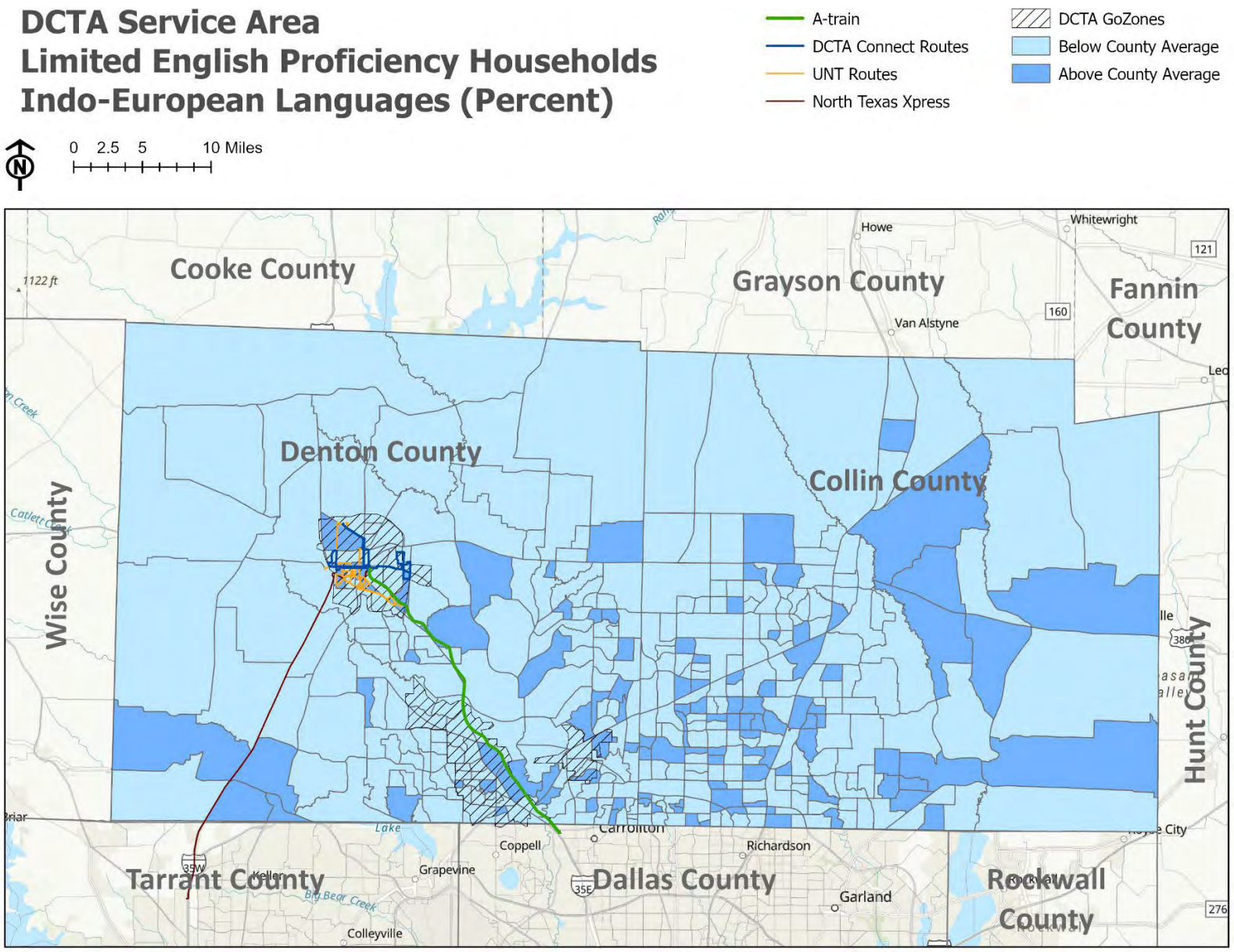


Figura 9. Hogares con Inglés Limitado - Idiomas Asiáticos y de las Islas del Pacífico

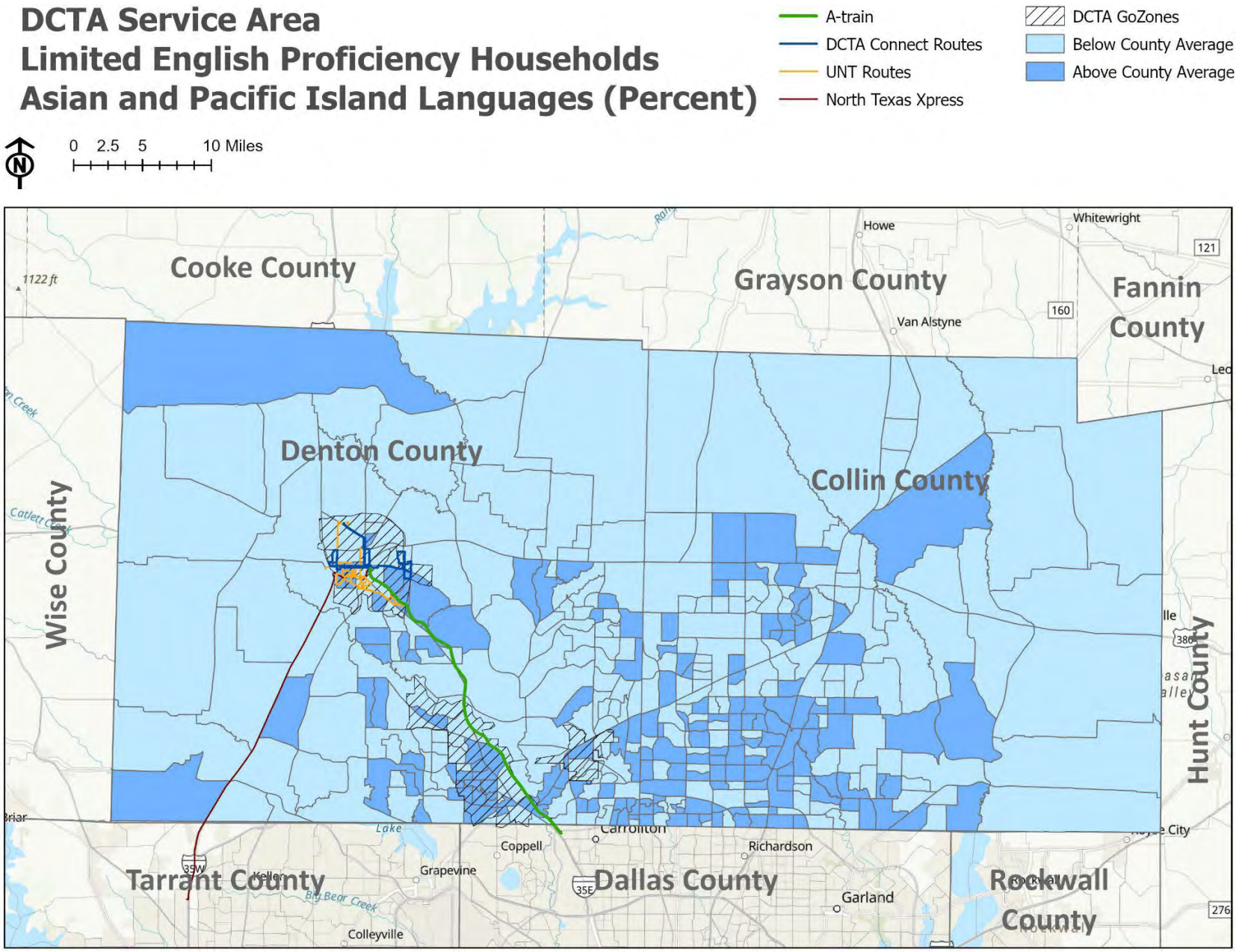
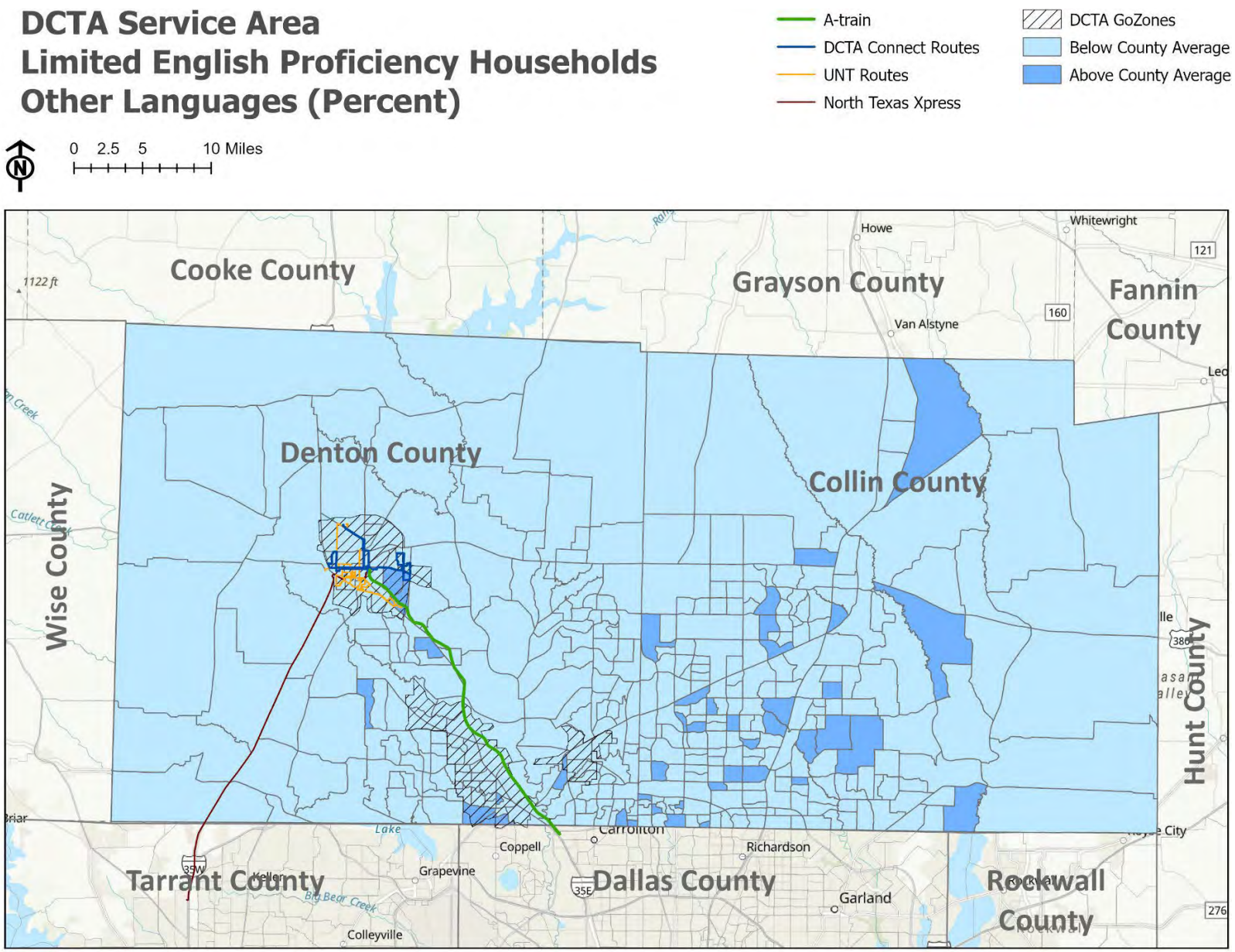


Figura 10. Hogares con Inglés Limitado - Otros Idiomas



Factor 3: La Importancia para las Personas LEP de los Programas, Actividades y Servicios de DCTA

El acceso a los servicios proporcionados por DCTA, tanto de ruta fija como bajo demanda, son críticos para las vidas de muchos en el área. Muchos dependen de los servicios de ruta fija de DCTA para acceso a empleos, educación y servicios sociales esenciales. Debido a la naturaleza esencial de los servicios proporcionados por DCTA, la agencia de tránsito necesita hacer todo esfuerzo para asegurar que el idioma no sea una barrera para el acceso al sistema.

A través del alcance y las encuestas de satisfacción comunitaria y de pasajeros de la agencia, DCTA ha determinado que los servicios de la agencia de tránsito son a menudo el medio principal de transporte para poblaciones con LEP. La información crítica que puede afectar el acceso al tránsito para estas poblaciones incluye:

- Guías de Rutas
- Información de Tarifas y Pago (como se lista en las guías de rutas)
- Políticas, Procedimientos y Aplicación para Teléfonos Inteligentes del Servicio GoZone
- Avisos del Título VI
- Formulario y Procedimientos de Quejas del Título VI

Según el perfil demográfico del área de servicio de DCTA, los individuos que hablan español son la única población LEP identificada como un grupo LEP estadísticamente significativo según el umbral de DCTA para un idioma significativo (un grupo de idioma que comprende 2 por ciento o más del área de servicio de DCTA, que tienen LEP) en toda el área de servicio. Todos los documentos anteriores están disponibles en español.

Factor 4: Recursos LEP Disponibles para DCTA y los Costos

DCTA evaluó sus recursos para proporcionar asistencia LEP, incluyendo el costo de traducción e impresión de materiales adicionales, e identificando materiales e información que necesitan estar disponibles inmediatamente en otros idiomas. También se dio consideración a la cantidad de entrenamiento de personal y operadores de vehículos que se necesita.

DCTA minimiza los costos anuales imprimiendo materiales en inglés y español y proporcionando materiales en Hakha Chin en un formato digital amigable para imprimir. El sitio web de DCTA hace uso de Google Translate, que permite la traducción del contenido del sitio web a 17 idiomas, incluyendo español, y es gratuito para DCTA y sus clientes. DCTA revisa sus gastos de traducción y presupuesta en consecuencia para cada año fiscal.

Programa y Actividades LEP

Siguiendo el análisis de cuatro factores, además de proporcionar materiales de alcance en español y documentos vitales en Hakha Chin, hay una necesidad de servicios adicionales para asistir a otras poblaciones LEP dentro de la región.

Como resultado, el Programa LEP de DCTA delinea cómo identificar a una persona que puede necesitar asistencia de idioma, las formas en que la asistencia puede ser proporcionada, el entrenamiento de personal que puede ser requerido, y cómo notificar a las personas LEP que la asistencia está disponible. Los métodos de determinación de necesidad y asistencia incluyen:

- Examen de registros para ver si se han recibido solicitudes de asistencia de idioma en el pasado, ya sea en reuniones o por teléfono, para determinar si la asistencia de idioma podría ser necesaria en eventos futuros.
- Una mesa de bienvenida en cualquier evento patrocinado por DCTA para que un miembro del personal salude a los participantes cuando lleguen. Al involucrar informalmente a los participantes en conversación, es posible medir la capacidad de cada asistente para hablar y entender inglés.

- Los individuos que se autoidentifican como personas no competentes en inglés pueden no poder ser acomodados con asistencia de traducción en el evento, pero ayudará a DCTA a identificar las necesidades de asistencia de idioma para eventos futuros. Se ofrecerán oportunidades de participación de seguimiento a esos individuos ya sea a través de llamada telefónica con un intérprete o a través de comunicación escrita en su idioma nativo.
- Reclutando activamente empleados bilingües.
- Los despachadores y programadores han sido instruidos sobre cómo emplear los servicios de Language Line para asistencia.
- Los empleados tanto en el Centro de Tránsito del Centro de Denton (DDTC) como en el escritorio de recepción de la oficina principal han sido instruidos sobre cómo utilizar los servicios de Language Line para asistir a cualquier individuo LEP encontrado.
- El contenido web específico para los programas del Título VI y Competencia Limitada en Inglés de DCTA se puede encontrar en
    - 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 de Idioma

Los individuos de habla hispana y Hakha Chin con LEP han sido identificados como poblaciones estadísticamente significativas que requieren acceso a información vital en sus idiomas nativos. DCTA proporcionará las siguientes medidas para asegurar el acceso a estos individuos y otros individuos con LEP:

- Los servicios de traducción están disponibles en todas las reuniones públicas con solicitud anticipada.
- La Política del Título VI de DCTA, el Formulario de Quejas y el Plan LEP están publicados en el sitio web de la agencia en www.dcta.net.
- DCTA publica versiones traducidas del aviso del Título VI junto con la versión en inglés en todos los vehículos de DCTA y en el DDTC.
- DCTA proporciona traducciones de documentos vitales de la agencia e información necesaria para que un pasajero use efectivamente los servicios de DCTA.
- DCTA proporciona medios razonables para que un individuo solicite información pública, comente sobre programas o servicios de DCTA durante el proceso de participación pública o presente una queja a DCTA sobre servicios o programas.
- DCTA hace todo esfuerzo para contratar personal de operaciones bilingüe, representantes de servicio al cliente y operadores.
- Cuando se necesita un intérprete, en persona o por teléfono, el personal intenta determinar qué idioma se requiere y acceder a servicios de asistencia de idioma a través de www.languageline.com.
- Cuando el personal prepara un documento o programa una reunión para la cual se espera que la población objetivo incluya individuos LEP, los documentos, avisos de reuniones, volantes y agendas se imprimen en un idioma alternativo basado en la población LEP conocida.

Entrenamiento del Personal

El siguiente entrenamiento se proporciona al personal de DCTA y contratistas de operaciones de DCTA

- Información sobre la Política del Título VI de DCTA y las responsabilidades LEP.
- Descripción de los servicios de asistencia de idioma ofrecidos al público.
- Descripción de agencias y recursos que pueden asistir a DCTA en proporcionar servicio a poblaciones especiales incluyendo aquellas con LEP.
- Uso de Tarjetas de Identificación de Idiomas.
- Cómo manejar una posible queja del Título VI/LEP.

Monitoreo y Actualización del Plan

El Departamento de Mercadeo y Comunicaciones en conjunto con el personal de Planificación y Operaciones monitoreará la efectividad de este plan. El monitoreo incluye revisiones anuales de datos del censo en coordinación con el Consejo de Gobiernos del Norte de Texas Central para patrones cambiantes de poblaciones LEP, colaboración continua con socios regionales y grupos comunitarios, y evaluaciones posteriores a eventos. Además, el personal continuará persiguiendo nuevas oportunidades de medios para ofrecer información de viaje asequible y efectiva en múltiples idiomas.

Las actualizaciones del plan LEP incluirán lo siguiente:

- Cómo se han abordado las necesidades de las personas LEP.
- Determinación de documentos apropiados para traducción.
- Determinación de las poblaciones LEP y Puerto Seguro actuales en el área de servicio.
- Determinación de si la necesidad de servicios de traducción ha cambiado.
- Determinar si los programas locales de asistencia de idioma han sido efectivos y suficientes para satisfacer la necesidad.
- Determinar si los recursos financieros del sistema de tránsito son suficientes para financiar los recursos de asistencia de idioma necesarios.
- Determinar si DCTA ha cumplido completamente con los objetivos de este Plan LEP.
- Determinar si se han recibido quejas sobre la falla de la agencia en satisfacer las necesidades de individuos LEP.

Diseminación del Plan LEP de DCTA

Un enlace al plan de DCTA está incluido en el sitio web de DCTA en https://www.dcta.net/rider-info/411/limited- english-proficiency-plan.

Cualquier persona o agencia con acceso a Internet podrá acceder y descargar el plan desde el sitio web de DCTA. Alternativamente, cualquier persona o agencia puede solicitar una copia del plan por teléfono, fax, correo o en persona, y se le proporcionará una copia del plan sin costo. Los individuos LEP pueden solicitar copias del plan en traducción, lo cual DCTA proporcionará, si es factible.

Las preguntas o comentarios sobre el Plan LEP pueden ser enviados al Presidente de DCTA o a cualquier miembro del Equipo Ejecutivo de la agencia.

Resumen de Órganos de Toma de Decisiones, Planificación y Grupos Asesores

A través del curso de una evolución significativa de la Agencia y su estructura de gobernanza, DCTA ha suspendido sus comités y consejos no electos previos. Por lo tanto, no hay datos que proporcionar sobre la membresía de dichos órganos. DCTA considerará los requisitos del Título VI si o cuando esos órganos sean restablecidos.

Junta Directiva

DCTA es gobernada por una Junta Directiva de 5 miembros nombrados políticamente. Estos Miembros Votantes representan al Condado de Denton (2 asientos) y las ciudades contribuyentes financieramente que DCTA sirve, con un asiento cada una para la Ciudad de Denton, Ciudad de Highland Village y la Ciudad de Lewisville. El Condado de Denton y las tres ciudades también tienen cada uno un miembro alterno de la junta que sirve en ausencia de su respectivo miembro de la junta. Los términos de la junta son típicamente por dos años, comenzando el 13 de noviembre. Los oficiales de la junta (Presidente, Vicepresidente y Secretario) sirven términos de un año. Ninguna posición es nombrada directamente por DCTA. Las reuniones de la junta se llevan a cabo el cuarto jueves de cada mes comenzando a las 10:00 AM en la Sala de la Junta de DCTA.

El Código de Transporte de Texas 460 [Sección 460.202] delinea la elegibilidad para participación en la junta. Para ser elegible para nombramiento, una persona debe: (i) tener experiencia profesional en el campo de transporte, negocios, gobierno, ingeniería o derecho; y (ii) residir: (A) dentro del territorio de la Autoridad; o (B) fuera del territorio de la autoridad en un municipio que está ubicado parcialmente en el territorio de la Autoridad.

Cumplimiento de Subbeneficiarios

DCTA no tiene subbeneficiarios.

3. Requisitos Adicionales para Proveedores de Tránsito

DCTA está requerida a establecer estándares de servicio y políticas como proveedor de transporte público de acuerdo con la Circular FTA 4702.1B.

Estándares y Políticas de Servicio

DCTA proporciona los siguientes estándares y políticas para todo el sistema para asegurar que el diseño y operaciones del servicio no resulten en discriminación basada en raza, color u origen nacional. Las políticas de servicio difieren de los estándares de servicio en que no están necesariamente basadas en un umbral cuantitativo. Los estándares cuantitativos para carga de vehículos, intervalos de vehículos, desempeño puntual y disponibilidad de servicio se listan abajo.

Los estándares y políticas de servicio proporcionan un marco para guiar decisiones por las cuales los servicios de ruta fija son creados, expandidos y evaluados. Al proporcionar un conjunto definido de estándares de desempeño, el personal de DCTA y la Junta tienen estándares consistentes sobre cómo asignar, priorizar y desplegar servicios.

Estos estándares de diseño y desempeño de servicio incluyen:

- Clasificación de rutas.
- Intervalos y frecuencias mínimas de servicio deseadas.
- Estándares operativos mínimos deseados a nivel de ruta.
- Desempeño puntual

Sistema de Clasificación de Rutas

Los servicios de tránsito son más efectivos cuando están adaptados al diseño y necesidades de las comunidades que sirven. Para propósitos de planificación, las siguientes definiciones de tipos de servicio serán usadas para identificar tanto los tipos de servicios de ruta fija proporcionados por DCTA como aquellos que podrían ser proporcionados por DCTA en el futuro:

- **Servicios de Tren de Cercanías Regional:** Este servicio se caracteriza mejor como un servicio de tren de pasajeros bidireccional con paradas limitadas, tiempos de viaje eficientes y estaciones en centros de población principales o en destinos de empleo principales. El A-train está categorizado como este servicio.
- **Servicio de Autobús Local:** Este servicio está diseñado para asegurar un nivel básico de acceso al público general en un área geográfica limitada. Presenta una ruta fija con paradas preestablecidas, horarios y frecuencias. El servicio Connect es un ejemplo de servicio de Autobús Local.
- **Servicio de Autobús Shuttle Universitario:** Este servicio está diseñado para asegurar acceso a la Universidad del Norte de Texas en Denton. Se proporciona bajo un contrato de servicio entre DCTA y la Universidad y presenta paradas preestablecidas, horarios y frecuencias. Este servicio tiene una marca diferente al servicio Connect y las paradas, horarios y frecuencias pueden variar significativamente basados en el calendario de clases de la Universidad.
- **Servicios de Autobús Expreso Regional:** Este tipo de servicio ofrece servicio durante las horas pico de viaje, enfocándose en conectar ciudades o vecindarios con altas concentraciones de trabajadores que viajan a un área de empleo específica o un centro de tránsito principal. El North Texas Xpress (NTX) de DCTA es un ejemplo de servicio de autobús expreso regional

Intervalo y Frecuencia Mínima de Servicio

Duración del Servicio

El tiempo entre el primer y último viaje operado en una ruta define la duración del servicio. Además, la duración del servicio especifica el período mínimo de tiempo que el servicio operará en cualquier punto del sistema. Esto da a los clientes confianza de que el servicio directo y de conexión será proporcionado durante las horas de duración. La tabla abajo detalla la duración del servicio que debe ser proporcionada por tipo de servicio. Por favor refiérase al Apéndice J: Anexos de Horarios de UNT para horarios detallados sobre el Servicio de Autobús Shuttle Universitario.

Tabla 2. Duración Mínima Deseada del Servicio

Route Type	Weekday		Saturday	Sunday
Commuter Rail	6am - 9pm		8am - 10pm	N/A
Regional Express Bus	6am - 6pm		N/A	N/A
Local Bus Service	7am - 9pm		8am - 6pm	N/A
University Shuttle Bus Service	7am – 10pm		Limited Service	N/A
GoZone	**Monday - Thursday** 5am - 10pm Guaranteed Ride Home 10pm - 1am	**Friday** 5am - 11pm Guaranteed Ride Home 10pm - 2am	5am - 11pm Guaranteed Ride Home 10pm - 2am	8am – 6pm

Frecuencia

La frecuencia del servicio tiene una gran influencia en el número de usuarios del tránsito. El servicio frecuente es costoso de proporcionar pero es valorado por clientes regulares y ocasionales. La Tabla 3 presenta las frecuencias de servicio actuales para los modos de ruta fija de DCTA.

Tabla 3. Frecuencias Existentes de Servicio de Ruta Fija

Route Type	Weekday Peak	Weekday Mid-day	Saturday	Sunday
A-train (Commuter Rail)	30	30	60	N/A
North Texas Xpress	twice/day (6:30 am, 5:00pm)	N/A	N/A	N/A
Connect Route 3	20	20	45	N/A
Connect Route 6	20	20	40	N/A
Connect Route 7	20	20	45	N/A

* North Texas Express opera un solo viaje únicamente durante los períodos pico AM/PM

** Consulte el Apéndice J para Detalles sobre los Horarios de Servicio de UNT

DCTA evalúa continuamente su red de ruta fija con miras a mejorar las eficiencias operativas y frecuencias de servicio en áreas con alta demanda de tránsito.

Desempeño Puntual
El estándar de desempeño puntual para todos los modos de ruta fija operados por DCTA se mide llegando no antes de un (1) minuto del horario programado y no más tarde de cinco (5) minutos después del horario programado. Las rutas que están en el diez por ciento inferior para esta métrica deben ser revisadas para identificar cualquier mejora operativa o ajustes de horario.

Estándares de Desempeño del Servicio
DCTA monitoreará estadísticas clave de desempeño para todo el sistema, usando objetivos preestablecidos para medir el éxito organizacional. Los estándares de servicio del sistema cubren una amplia gama de temas incluyendo seguridad, desempeño puntual, número de usuarios y satisfacción del cliente. El servicio GoZone de DCTA mide métricas para "Indisponibilidad de Asientos" y "Tiempo de Espera," cuyos estándares pueden variar basados en el nivel de demanda en el sistema.

Monitoreo del Nivel y Calidad del Servicio

DCTA realiza análisis regulares para proporcionar una descripción precisa de la calidad del servicio. Los análisis comparativos previos tendían a indicar que existía un alto nivel de servicio de tránsito en áreas con poblaciones minoritarias predominantes y sugerían que los centros de población minoritaria tendían a generar un número sustancial de usuarios. Los esfuerzos integrales de análisis de datos informan los cambios de servicio necesarios para mantener una red eficiente y efectiva.

Provisión de Servicio a Minorías e Individuos de Bajos Ingresos
El servicio de ruta fija proporciona acceso significativo en la Ciudad de Denton con poblaciones minoritarias por encima del promedio. DCTA continuará evaluando el servicio disponible e información demográfica para asegurar servicio de calidad para todos los ciudadanos.

Demografía del Área de Servicio

Como se define en la sección de Resumen de la Agencia, para los propósitos de este documento el área de servicio de DCTA incluye todo el Condado de Denton y Collin. Los servicios actuales de ruta fija de DCTA están enfocados dentro de la Ciudad de Denton y el servicio bajo demanda está disponible en Denton, Lewisville y Highland Village. Para propósitos de análisis demográfico y de equidad, las estadísticas demográficas del Condado de Denton se consideran las estadísticas del área de servicio base contra las cuales se compararán las estadísticas de otras geografías del censo. DCTA también tiene un servicio de tren de cercanías regional que conecta con la red de tránsito regional en la Ciudad de Carrollton.

La Figura 11 ilustra la ubicación de grupos de bloques del censo con poblaciones minoritarias que exceden el promedio de población minoritaria del área de servicio de DCTA. La Figura 12 representa los grupos de bloques del censo que exceden el porcentaje promedio de poblaciones de bajos ingresos dentro de los dos condados dentro del área de servicio de DCTA.

Figura 11. Población Minoritaria

Población Minoritaria del Área de Servicio de DCTA

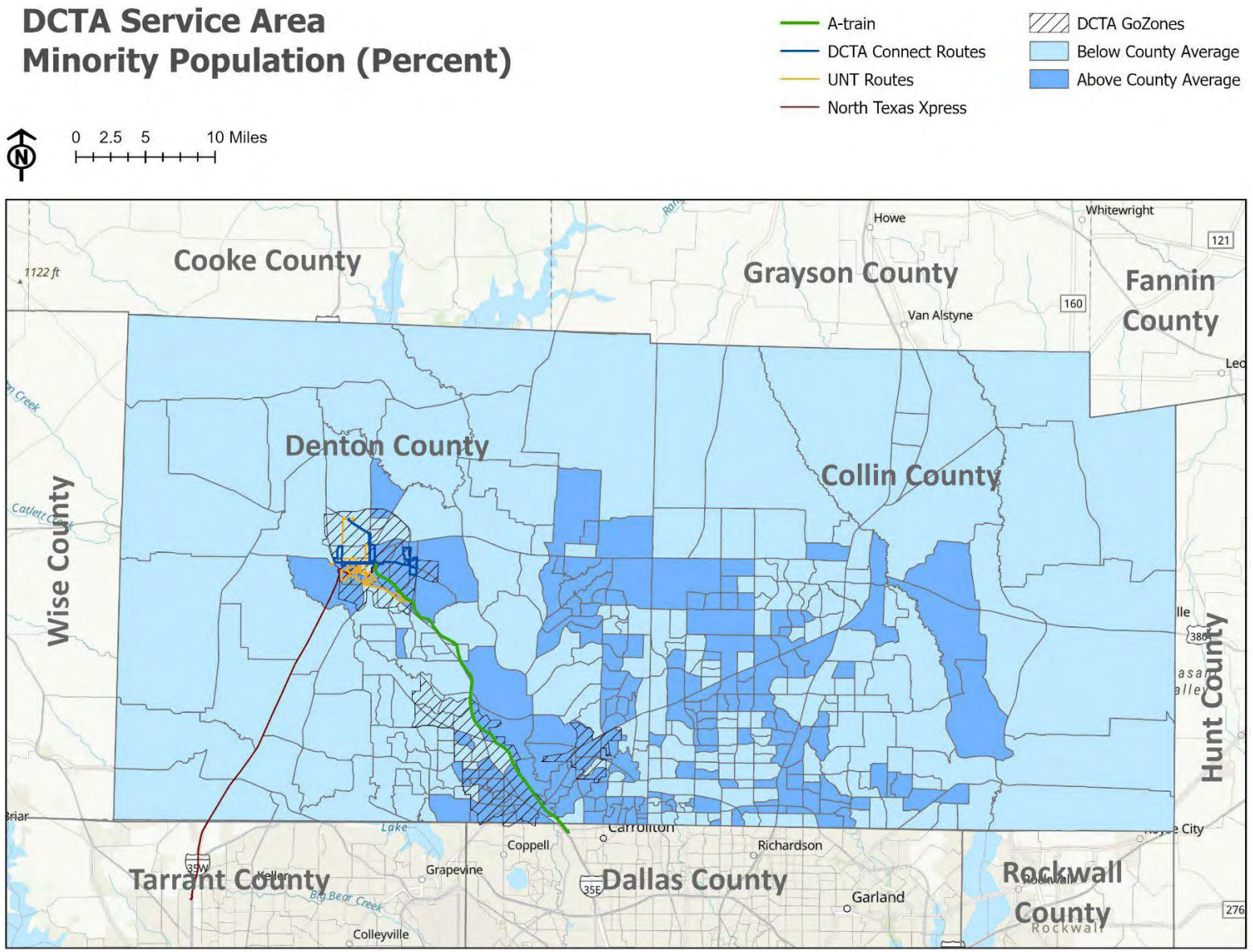
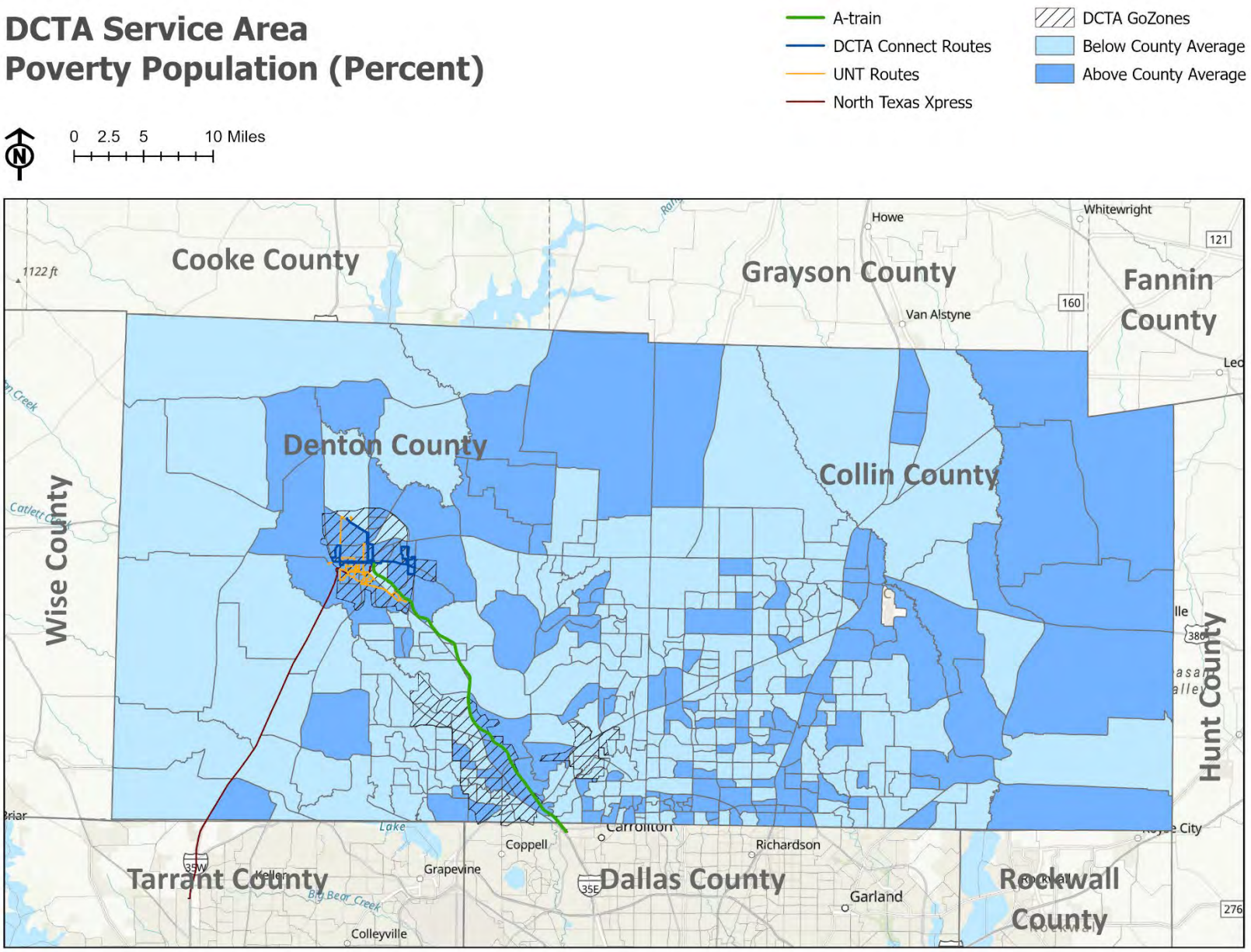


Figura 12. Estado de Pobreza



4. Análisis de Equidad del Título VI

DCTA opera un servicio de tránsito de ruta fija con menos de 50 vehículos durante el servicio pico en un área de más de 200,000 personas. Según la Circular FTA 4702.1B, DCTA está requerida a desarrollar estándares y políticas de servicio para sus servicios. DCTA no está requerida a analizar el desempeño del servicio de tránsito, analizar y resumir las demografías de su área de servicio, ni desarrollar un plan para abordar temas de equidad relacionados con cambios mayores de servicio y tarifas porque DCTA no opera más de 50 vehículos en servicio pico de ruta fija. Sin embargo, DCTA había establecido previamente estas secciones de Política del Título VI cuando operaba 50 o más vehículos en servicio pico, y estas han sido llevadas adelante en caso de que DCTA elija continuar rastreando o analizando estas medidas en el futuro. Esta sección documenta cada uno de estos temas.

DCTA puede elegir realizar un análisis de equidad para medir cualquier impacto de cambios de servicio y tarifas. La orientación sugerida sobre lo que puede considerarse cambios significativos y criterios de evaluación de equidad se puede encontrar en el Apéndice G. Los análisis de equidad del Título VI proporcionados en este reporte están basados en la orientación de FTA usando métodos y definiciones dentro de la comunidad de tránsito público.

Proceso de Análisis de Equidad de Tarifas y Servicio
Para realizar un Análisis de Equidad de Tarifas y Servicio, DCTA puede elegir utilizar el siguiente proceso:

1. Tan pronto como se proponga cualquier cambio en tarifa o servicio, el personal de DCTA describe en detalle el cambio propuesto. La descripción detallada incluye qué rutas, horarios e indicadores de servicio (nivel y/o calidad del servicio) serían afectados. Además, el personal describe la necesidad o impulso para el cambio.
2. Luego se hace una determinación si los cambios califican como un cambio mayor de tarifa o servicio bajo la Política de Cambio Mayor de Tarifa y Servicio de la Agencia. En el futuro, se mantendrá un registro de ambas determinaciones.
3. Si la determinación es sí, se requiere análisis adicional, y la participación pública está justificada.
4. Se hace una comparación para determinar la diferencia entre el servicio existente y el servicio propuesto para aquellos impactados por el cambio.
5. Para analizar posibles efectos adversos, el personal de DCTA usa los siguientes pasos:
    a. Determinar el área afectada.
    b. Describir los datos demográficos y de número de usuarios y datos de número de usuarios siendo usados para el análisis y cómo fueron recopilados.
    c. Describir cómo los datos serán usados para determinar si el cambio propuesto tendrá un efecto adverso.
    d. Comparar la ubicación del cambio propuesto con los datos demográficos más recientes en archivo. Según los datos, ¿es el área afectada un área minoritaria, de bajos ingresos o LEP?
    e. Comparar la población de usuarios que será afectada por el cambio comparada con la población general de usuarios. ¿Podría haber un impacto dispar potencial o carga desproporcionada? Explicar.
    f. Analizar los datos para describir los detalles y extensión de los posibles impactos.
        i. Crear mapas mostrando las áreas afectadas y datos demográficos junto con información de rutas.
        ii. Crear tablas mostrando impactos de cada tipo de cambio y la población afectada y general de usuarios.

iii. Determinar si la proporción de minorías y/o población de bajos ingresos que es afectada es significativa cuando se compara con el conjunto de población general usando umbrales diseñados en cada política. Si no, finalizar el análisis y proporcionar a la Junta. Si es así, se necesitan tomar pasos para describir estos efectos negativos y desarrollar opciones alternativas que mitiguen, eviten o minimicen estos efectos.
iv. Repetir el análisis para cualquier opción alternativa.
v. Presentar los hallazgos a la Junta Directiva para revisión y aceptación.

6. El Plan de Participación Pública determina el período de comentarios adecuado y los métodos apropiados de comunicación y participación.
7. Todos los comentarios son registrados y presentados a la Junta Directiva como parte del proceso de toma de decisiones.

El Apéndice H presenta la documentación del análisis del Título VI para cada cambio de servicio propuesto que ocurrió desde la Actualización del Programa del Título VI de DCTA de 2019.

Análisis de Equidad de Construcción

Cuando DCTA planea construir o expandir una instalación, la agencia puede elegir realizar un Análisis de Equidad del Título VI sobre la ubicación de la instalación durante las etapas de planificación. Los siguientes principios se aplican en el análisis:

1. Evitar, minimizar o mitigar efectos desproporcionadamente altos y adversos en la salud humana y efectos ambientales, incluyendo efectos sociales y económicos, en poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.
2. Asegurar la participación completa y justa de todas las comunidades potencialmente afectadas en el proceso de toma de decisiones de transporte.
3. Prevenir la negación, reducción o retraso significativo en la recepción de beneficios por parte de poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.

5. Subvenciones, Revisiones y Certificaciones

DCTA actualmente tiene 1 subvención activa con la FRA, 13 subvenciones activas con la FTA y cuatro solicitudes pendientes de aprobación y ejecución por parte de FTA.

DCTA no ha estado sujeta a ninguna Revisión de Cumplimiento de Derechos Civiles en los últimos tres años. La Revisión Trienal de 2022 de DCTA resultó en cero hallazgos con respecto a su plan/ actividades del Título VI, como se presenta en el Apéndice I. DCTA está actualmente en el proceso de su Revisión Trienal de 2025 que se espera concluya en julio de 2025.

DCTA ha ejecutado sus Certificaciones y Garantías más recientes de la FTA según se requiere.

Contacto

Para información adicional sobre el Plan del Título VI de DCTA, o sus esfuerzos para cumplir con la Ley de Derechos Civiles de 1964 o la Orden Ejecutiva 13166 Mejorando el Acceso a Servicios para Personas con Competencia Limitada en Inglés, por favor contacte:

Jackie Bronson, SHRM-SCP
Vice President, Engagement & Administration
Denton County Transportation Authority
jbronson@dcta.net
972-316-6107

Apéndice A – Resolución de la Junta Directiva Adoptando el Programa del Título VI

DENTON COUNTY TRANSPORTATION AUTHORITY
RESOLUTION NO. R25-04

A RESOLUTION OF THE BOARD OF DIRECTORS OF THE DENTON COUNTY TRANSPORTATION AUTHORITY ("DCTA") APPROVING ITS TITLE VI PROGRAM UPDATE; PROVIDING A REPEALING CLAUSE; AND PROVIDING AN EFFECTIVE DATE.

WHEREAS, the Denton County Transportation Authority, as a recipient of federal funds, has been required to comply with Federal Transit Administration Circular 4702.1B and Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and its related regulations; and

WHEREAS, the DCTA has developed a Title VI Policy in accordance with FTA Circular 4702.1B as amended; and

WHEREAS, Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and related statutes prohibit discrimination on the basis of race, religion, color, national origin, sex, age, or disability; and

WHEREAS, the DCTA, as a recipient of federal financial assistance and a Federal Transit Administration designated recipient, is required to comply with Title VI requirements which include review and approval of a Title VI Program every three (3) years; and

WHEREAS, the DCTA is updating Title VI policies which will be included in the 2025 Title VI Program Update.

NOW, THEREFORE, BE IT RESOLVED BY THE BOARD OF DIRECTORS OF THE DENTON COUNTY TRANSPORTATION AUTHORITY, THAT:

SECTION 1. The Denton County Transportation Authority Board of Directors hereby approves the DCTA 2025 Title VI Program Update, the original of which shall be maintained in the office of the Vice President of Engagement and Administration referenced by the date and number of this resolution.

SECTION 2. This resolution shall be transmitted to the Federal Transit Administration and other funding agencies as appropriate.

SECTION 3. That all provisions of the resolutions of the Board of Directors of the DCTA, in conflict with the provisions of this resolution be, and the same are hereby, repealed, and all other provisions not in conflict with the provisions of this resolution shall remain in full force and effect.

SECTION 4. This resolution shall become effective immediately upon its passage and approval.

DULY PASSED AND APPROVED BY THE BOARD OF DIRECTORS OF THE DENTON COUNTY TRANSPORTATION AUTHORITY THE 24TH DAY OF APRIL 2025.

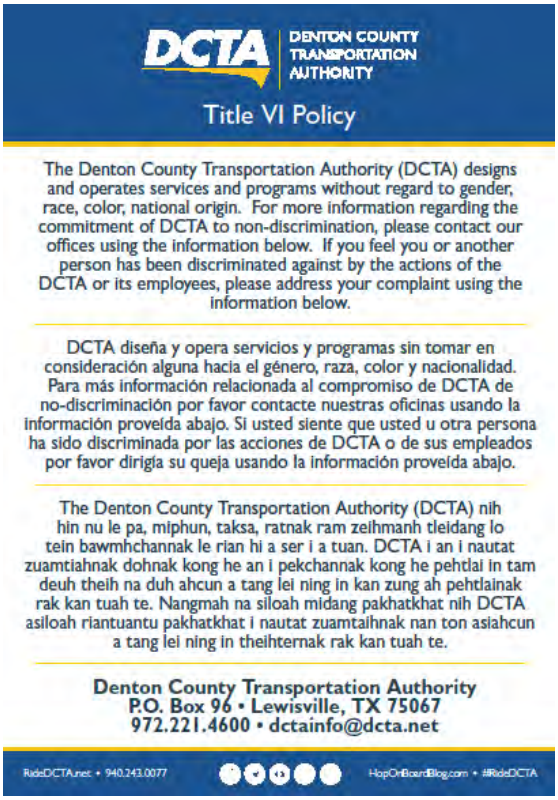
APPROVED:

TJ Gilmore, Board Chair

ATTEST:

Andy Eads, Board Secretary

Apéndice B – Aviso del Título VI al Público



Apéndice C - Procedimientos y Formularios de Quejas del Título VI

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: _____

Appendix D – Title VI Complaint Documentation

AF 2022 - No se presentaron quejas/demandas contra DCTA
AF 2023 - No se presentaron quejas/demandas contra DCTA
AF 2024 - No se presentaron quejas/demandas contra DCTA

Apéndice E – Esfuerzos de Alcance, Reuniones del Comité Asesor Comunitario, y Reuniones de Mesa Redonda de Agencias de Servicios Sociales

Reuniones del Comité Asesor Comunitario

2023

1 de febrero de 2023 – 6:00 p.m.
3 de mayo de 2023 – 6:00 p.m.
1 de agosto de 2023 – 6:00 p.m.
7 de noviembre de 2023 – 6:00 p.m.

2024

8 de mayo de 2024 – 6:00 p.m.
7 de agosto de 2024 – 6:00 p.m.
6 de noviembre de 2024 – 6:00 p.m

Reuniones de Agencias de Servicios Sociales

2023

7 de febrero de 2023 – 6:00 p.m.
9 de mayo de 2023 – 6:00 p.m.
8 de agosto de 2023 – 6:00 p.m.
7 de noviembre de 2023 – 6:00 p.m

2024

14 de mayo de 2024 – 9:00 a.m.
13 de agosto de 2024 – 9:00 a.m.
12 de noviembre de 2024 – 9:00 a.m.

Denton	Date	NOTES
Denton Black Film Festival	January 26-28, 2023	
Denton Arts and Jazz Festival	October 6-8, 2023	
Denton Black Film Festival	January 24-28, 2024	
Denton United Way Tribute Gala	January 27, 2024	
Denton Juneteenth	June 17-22, 2024	
Denton Arts & Jazz Festival	October 4-6, 2024	
Denton Halloween Town	October 2024	
Denton United Way Tribute Gala	January 25 2025	Sponsorship
Denton Black Film Festival Opening	January 27, 2025	Sponsorship
Outreach with UNT regarding student services	Ongoing	Events include tabling at UNT Student Orientations and regular meetings to discuss DCTA initiatives and education on DCTA services.
Denton Halloween Boo	Oct. 1 – 31, 2025	Partner with City of Denton to highlight month long event and increase visitors to downtown Denton; provide transportation opportunities to event destinations
Partnership with Our Daily Bread	Ongoing	Provide education via printed materials and onsite tabling to educate residents on how to ride with DCTA and provide bus passes for residents' use.

Lewisville	Date	NOTES
Lewisville Colorpalooza	April 22, 2023	
Zimmerer Kubota Lewisville	September 16, 2023	
Lewisville Western Days	September 29-30, 2023	
Serve Denton & Serve Lewisville – A Giant Celebration	April 13, 2024	
Lewisville Colorpalooza	April 27, 2024	
Lewisville Chamber Award Gala	May 3, 2024	
Lewisville Western Days	September 27-28, 2024	
Bike With the Mayors	May 31, 2025	Partnering with the cities of Lewisville, Denton and Corinth to promote biking and transit with city Mayors. Route is along the Rail Trail.
Advertorial meeting with Community Impact	Ongoing	Advertorial meeting to discuss strategic marketing; ads run on monthly basis packages

Highland Village	Date	NOTES
Salute Our Veterans Luncheon	November 10, 2023	
Cross Timbers Rotary Club Christmas Luncheon	December 2023	Sponsorship
McAuliffe Elementary Cook Off	March 21, 2024	
Concerts in the Park	October 2024	
Advertorial meeting with Cross Timbers Gazette	Ongoing	Quarterly meeting to discuss strategic marketing opportunities and story ideas
General Community Outreach	Ongoing	General research for opportunities in Highland Village.
Shops of Highland Village	Ongoing	Exploring opportunities for onsite advertising

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 – Guía de Cambio de Servicio Mayor e Impacto Dispar

DCTA opera menos de 50 vehículos en hora pico y no está requerida a establecer estas políticas o realizar análisis de cambios de servicio mayores, según la Circular Asesora FTA 4702.1B Cap IV, Sección 4. Sin embargo, esta información ha sido proporcionada para uso en caso de que DCTA elija realizar estos análisis a su discreción.

Impacto Dispar
DCTA establece que un cambio de tarifa, cambio de servicio mayor u otra política tiene un impacto dispar si las poblaciones minoritarias experimentarán cinco (5) por ciento más de la carga acumulativa, o experimentarán cinco (5) por ciento menos del beneficio acumulativo, en relación a las poblaciones no minoritarias. Para evitar, minimizar o mitigar impactos dispares, DCTA desarrollará y evaluará alternativas y/o modificaciones a los cambios propuestos que resultarán en impactos adversos.
DCTA implementará alternativas o modificaciones a los cambios propuestos para abordar impactos adversos a menos que:

- Hay una justificación legítima sustancial para el cambio, y
- No existen otras alternativas que servirían los mismos objetivos legítimos pero con menos efectos desproporcionados basados en raza, color u origen nacional.

Carga Desproporcionada
DCTA establece que un cambio de tarifa, cambio de servicio mayor u otra política tiene una carga desproporcionada si las poblaciones de bajos ingresos experimentarán cinco (5) por ciento más de la carga acumulativa, o experimentarán cinco (5) por ciento menos del beneficio acumulativo, en relación a poblaciones no de bajos ingresos a menos que los efectos desproporcionados sean mitigados.

Política de Cambio de Servicio Mayor
Un análisis de equidad de servicio puede ser realizado cuando DCTA implementa un cambio de servicio mayor. Un cambio de servicio mayor es un cambio que resulta en una o más de las siguientes condiciones:

- El establecimiento o eliminación de una ruta fija de autobús.
- Una alteración geográfica sustancial en una ruta dada de más del 25 por ciento de sus millas de ingresos.
- Una modificación que causa un cambio en el número de horas diarias de ingresos proporcionadas que es equivalente a un aumento o disminución de 25 por ciento o mayor de las horas diarias originales proporcionadas.

Es importante notar que, a la fecha de esta publicación, FTA no ha establecido criterios para definir un cambio de Servicio Mayor para servicios de microtránsito o bajo demanda como GoZone ni ha definido FTA umbrales de impacto dispar para estos servicios. Sin embargo, DCTA también puede aplicar estas métricas a GoZone y otros servicios bajo demanda usando umbrales equivalentes.

Política de Cambio de Tarifa

Un análisis de equidad de tarifa puede ser realizado cuando DCTA implementa un cambio de tarifa, independientemente de la cantidad de aumento o disminución, excepto para aquellos cambios identificados como excepciones en la Circular FTA 4702.1B. Un cambio de tarifa se define como un aumento o disminución en tarifas:

- En todo el sistema,
- En ciertos modos de tránsito, o
- Por tipo de pago de tarifa o medio de tarifa.

Apéndice H – Análisis del Título VI

Contenido

- Expansión de Old Town Station
- GoZone

Expansión de la estación Old Town: análisis de equidad

Análisis de equidad del Título VI:

Expansión de la estación Old Town

Antecedentes y Propósito

El Condado de Denton es el 25º condado de crecimiento más rápido en Estados Unidos con más de 850,000 residentes, según la Oficina del Censo de EE.UU. El 5 de noviembre de 2002, el Condado de Denton aprobó la creación de la Autoridad de Transporte del Condado de Denton (DCTA) para avanzar alternativas de transporte público. DCTA fue financiada en 2003 por un impuesto de ventas dedicado de medio centavo de las ciudades de Denton, Lewisville y Highland Village y cumplió su plan de servicio inicial en junio de 2011 con el lanzamiento de su servicio de tren de cercanías A-train. En diciembre de 2011, DCTA actualizó su plan de servicio para incluir mejoras para todo el sistema para construir sobre las inversiones iniciales y satisfacer las necesidades de tránsito público causadas por el crecimiento dinámico del área. Hoy DCTA sirve casi tres millones de pasajeros anualmente y proporciona servicio dentro del condado de Denton y Collin así como servicio hacia los condados de Tarrant y Dallas con conexiones de tránsito a Trinity Metro y Dallas Area Rapid Transit.

DCTA está comprometida a mejorar la movilidad, calidad del aire, desarrollo económico y habitabilidad en las áreas que servimos. Durante los últimos 16 años, DCTA ha acelerado soluciones de transporte innovadoras que han sido críticas para reducir la congestión del tráfico y mejorar la calidad del aire, mientras contribuye al crecimiento y desarrollo ordenado y mejora la calidad de vida para los residentes del Condado de Denton.

DCTA planea expandir su estación actual del tren de cercanías A-train en Old Town Lewisville a través de la compra de la propiedad de John Burns Construction Company (± 5 acres) ubicada en 655 East Main Street y adyacente a la estación existente. Al completarse la construcción, la Estación Old Town abarcará un Centro de Transporte Intermodal (ITC) y futuras oficinas administrativas de DCTA en el centro de Lewisville. La fase inicial de la expansión reconfigurará el estacionamiento existente y carriles de autobús para permitir la construcción de instalaciones de transferencia de autobús que incluyen una rotonda para estacionamiento/ transferencias de autobús, soluciones de primera/última milla y conexiones peatonales, bahías de autobús cubiertas, caseta de información para pasajeros, aceras, bordillos y entradas de vehículos. En la construcción completa, el ITC incluirá un edificio para amenidades de pasajeros y área de espera, espacio de reuniones comunitarias y servirá como un centro regional conectando las rutas de tren y autobús de DCTA con soluciones de primera/última milla a través de acceso directo a TNC, taxi, tren, sendero y conexiones de bicicleta/peatonales.

DCTA está comprometida a asegurar que ninguna persona sea excluida de participación en, o se le nieguen beneficios de, sus servicios de tránsito basados en raza, color u origen nacional, como está protegido por el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964. Los requisitos especificados en FTA C. 4702.1B para cumplir con 49 CFR Sección 21.9(b)(3) establecen que, "Al determinar el sitio o ubicación de instalaciones, un beneficiario o solicitante no puede hacer selecciones con el propósito o efecto de excluir personas de, negarles los beneficios de, o someterlas a discriminación bajo cualquier programa al cual se aplica esta regulación, por motivos de raza, color u origen nacional; 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, FTA encontró que la expansión de estación propuesta de DCTA califica como una Exclusión Categórica ("Lista C", Tipo 9) de acuerdo con 23 CFR 771.117(c).

El análisis de equidad del Título VI contenido aquí está destinado a demostrar que la ubicación para la expansión de estación planificada de DCTA se hizo sin consideración de raza, color u origen nacional.

Proceso de Selección de Sitio

La parcela sujeta de aproximadamente cinco acres (Figura 1) fue seleccionada únicamente debido a su tamaño y ubicación inmediatamente adyacente al límite sur del lote de estacionamiento y viaje de la Estación Old Town. El Título 46 CFR Parte 21, Apéndice C, Sección 3(iv) establece que "La ubicación de proyectos que requieren adquisición de tierra y el desplazamiento de personas de sus residencias y negocios no puede ser determinada sobre la base de raza, color u origen nacional." El sitio está siendo usado actualmente como un patio de materiales para John Burns Construction Company y es propiedad de la misma. La propiedad o empresa de construcción no es propiedad de una clase protegida del Título VI. La Tabla 1 documenta actividades de alcance en persona entre DCTA, su representante (Stateside) y el propietario de la propiedad afectada.

Tabla 1: Alcance al Propietario de Propiedad/Negocio Afectado

Fecha	Actividad
22 de marzo de 2017	Reunión en persona: analizar la adquisición y lavaloración 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 representantedel 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 Miles

DCTA

P:\TIM_GIS\MXD\OldTownEquityAnalysisV2.mxd

Date: 2/4/2020

Análisis de Beneficios y Cargas

Mientras preparaba su Hoja de Trabajo de Exclusión Categórica, DCTA revisó los beneficios y cargas de ubicar su ITC y oficinas administrativas en la propiedad sujeta. El contexto de desarrollo existente en y alrededor del sitio es casi completamente de usos industriales ligeros no residenciales y está próximo al Distrito de Uso Mixto Old Town de la Ciudad de Lewisville que está siendo (re)desarrollado incrementalmente en una forma de apoyo al tránsito para incluir un balance integrado de hogares y negocios. La Tabla 2 resume los beneficios y cargas asociados con el sitio.

Tabla 2: Beneficios y cargas

Beneficios/Imágenes positivas	Burdens/Adverse Impacts
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

DCTA documentó demografías usando las Estimaciones de Grupo de Bloques de 5 años de la Encuesta de la Comunidad Americana (ACS) de 2017 asociadas con el sitio para asegurar que su selección no produjera impactos dispares debido a raza, color u origen nacional. El sitio está ubicado completamente dentro del Tracto Censal 21502, Grupo de Bloque 3 como se representa en la Figura 2. La Tabla 3 presenta características demográficas aplicables asociadas con el Condado de Denton y el Tracto Censal y Grupo de Bloque que contienen el sitio seleccionado.

Figura 2

Complejo de Centro Intermodal/Oficina Administrativa de DCTA



Sección censal: 21502

Grupo de bloques: 3

Propiedad en cuestión

0 0.5 1 Miles

P:\TIM_GIS\MXD\OldTownEquityAnalysisV2Fig2.mxd

Date: 2/4/2020

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 Familiar Mediano	$32,221	$86,532	$83,376
Porcentaje de Competencia Limitada en Inglés	26.0%	20.3%	23.1%

Source: US Census Geodatabase: 'ACS_2017_5YR_BG_48_TEXAS.gdb'

La revisión de características demográficas alrededor del sitio revela que el grupo de bloques del censo que contiene el sitio contiene una proporción significativamente menor de personas no blancas cuando se compara con el tracto censal más grande o el Condado de Denton en general. Es notable que, a nivel del grupo de bloques, una proporción significativamente mayor de hogares con ingresos por debajo del umbral de pobreza, lo cual es probable debido a la ubicación de una gran comunidad de viviendas manufacturadas en la esquina noroeste del grupo de bloques. No se identificaron impactos adversos a esta comunidad de bajos ingresos durante la revisión NEPA realizada en apoyo de la Hoja de Trabajo de Exclusión Categórica preparada para el sitio.

Conclusión

Al revisar la documentación contenida aquí, es claramente evidente que no resultarán impactos dispares adversos de la adquisición de la parcela sujeta.

GoZone – Título VI – Análisis de Equidad

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.
PO 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 13

Existing Thresholds 13

3.2 Definitions and Analysis 14

4. Results 17

5. Recommendations 22

INTRODUCCIÓN

El propósito de este documento es presentar un análisis de los impactos potenciales de la transición propuesta de la Autoridad de Transporte del Condado de Denton (DCTA) de servicios de tránsito de ruta fija a servicios de tránsito bajo demanda GoZone en poblaciones de bajos ingresos, minoritarias y de Competencia Limitada en Inglés (LEP) dentro del área de servicio de DCTA y según la guía de política actual del Título VI de DCTA. Las pautas del Título VI de la Administración Federal de Tránsito (FTA) prohíben cambios de servicio de tránsito que impacten disparmente a poblaciones minoritarias raciales/étnicas y/o carguen desproporcionadamente a poblaciones de bajos ingresos (por debajo del 125% del nivel de pobreza federal en este análisis). Además, este análisis considera impactos a personas con Competencia Limitada en Inglés (LEP).

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

Esta metodología es consistente con los requisitos de la Administración Federal de Tránsito (FTA) para análisis del Título VI; sin embargo, como la guía actual de FTA (como se encuentra en la Circular 4702.1B, fechada el 1 de octubre de 2012) no proporciona dirección explícita sobre cómo deben ser analizados los servicios bajo demanda, el equipo de estudio ha proporcionado documentación adicional sobre cómo realizó su análisis.

Este documento está organizado como sigue:

- La Sección 1 proporciona un resumen de los cambios propuestos al servicio de autobús de DCTA
- La Sección 2 resume la revisión de pares realizada para entender las mejores prácticas en metodología del Título VI realizadas por otras agencias de tránsito implementando servicio bajo demanda
- La Sección 3 describe la metodología usada para realizar el análisis del Título VI de la transición propuesta de DCTA de servicios de ruta fija a servicios bajo demanda GoZone
- La Sección 4 resume los resultados del análisis inicial
- La Sección 5 proporciona recomendaciones asociadas con este análisis y la implementación propuesta de GoZone.

Según la metodología usada, los resultados del análisis de equidad muestran que la red GoZone propuesta resulta en beneficios dentro del rango aceptable para poblaciones de bajos ingresos y minoritarias, con residentes de bajos ingresos recibiendo 12.0-13.2% del aumento de servicio en viajes-persona anuales disponibles para ellos y poblaciones minoritarias recibiendo 43.4-45.7% del aumento de servicio. Si se hacen cambios adicionales al servicio, este análisis necesitaría ser actualizado.

Además de este análisis, DCTA ha realizado un proceso robusto de alcance y participación usando información demográfica para informar e involucrar a clientes y comunidades protegidas por el Título VI. Ese alcance y resultados se describen en un reporte separado y están siendo usados para informar a los tomadores de decisiones sobre preocupaciones para guiar el ajuste de servicio, recopilación de datos, monitoreo y alcance importante para cumplir con los objetivos y metas de equidad de DCTA.

1.DESCRIPCIÓN GENERAL DE LOS CAMBIOS PROPUESTOS

La Autoridad de Transporte del Condado de Denton (DCTA) está planeando implementar GoZone, que reemplazará la mayoría de las rutas de tránsito fijas existentes de DCTA con servicio de viaje compartido bajo demanda para viajes dentro de, y a veces entre, zonas designadas en el Condado de Denton. El proyecto busca servir mejor a una gama más amplia del área de servicio de DCTA y proporcionar servicio de tránsito de viaje compartido bajo demanda fácil de usar. La implementación inmediata verá que la mayoría de las rutas fijas sean reemplazadas por servicio bajo demanda, con servicio futuro eliminando todas las rutas fijas en favor del servicio bajo demanda.

1.1 SERVICIO BASE

Para entender los impactos potenciales de la propuesta GoZone en poblaciones servidas por los servicios de DCTA, el equipo de estudio comparó el servicio bajo la propuesta GoZone con los servicios de DCTA ofrecidos en diciembre de 2019. La razón para esto es que múltiples servicios de ruta fija fueron removidos durante la Pandemia de COVID-19 lo cual habría sido considerado un Cambio de Servicio Mayor bajo circunstancias normales. Comparar la propuesta GoZone con las operaciones pre-COVID hizo posible contabilizar la eliminación de estas rutas así como la adición del servicio GoZone. Además, el Highland Village Shuttle está incluido en el análisis base, aunque este servicio de ruta fija había sido previamente reemplazado con servicio bajo demanda como parte de un proyecto piloto.

Este análisis no incluye los Shuttles del Campus de la Universidad del Norte de Texas (UNT), que son ofrecidos en asociación con la UNT y permanecerán en su lugar con GoZone.

El área de servicio y características de diciembre de 2019 se muestran en la Figura 1 y se pueden encontrar 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
21 Lewisville Connect	29
22 Lewisville Connect	30
A-train	29
Highland Village Connect Shuttle	30

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

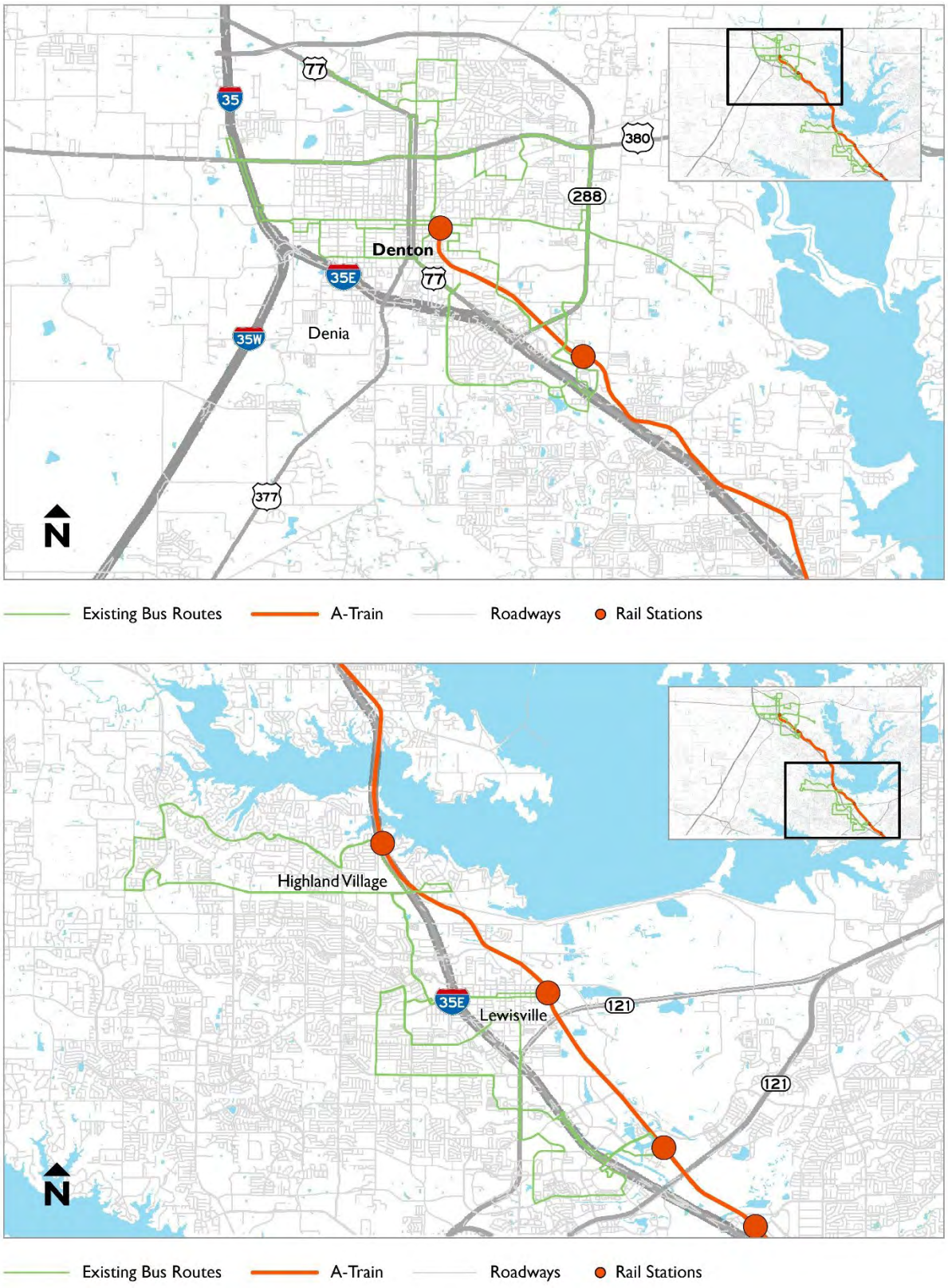
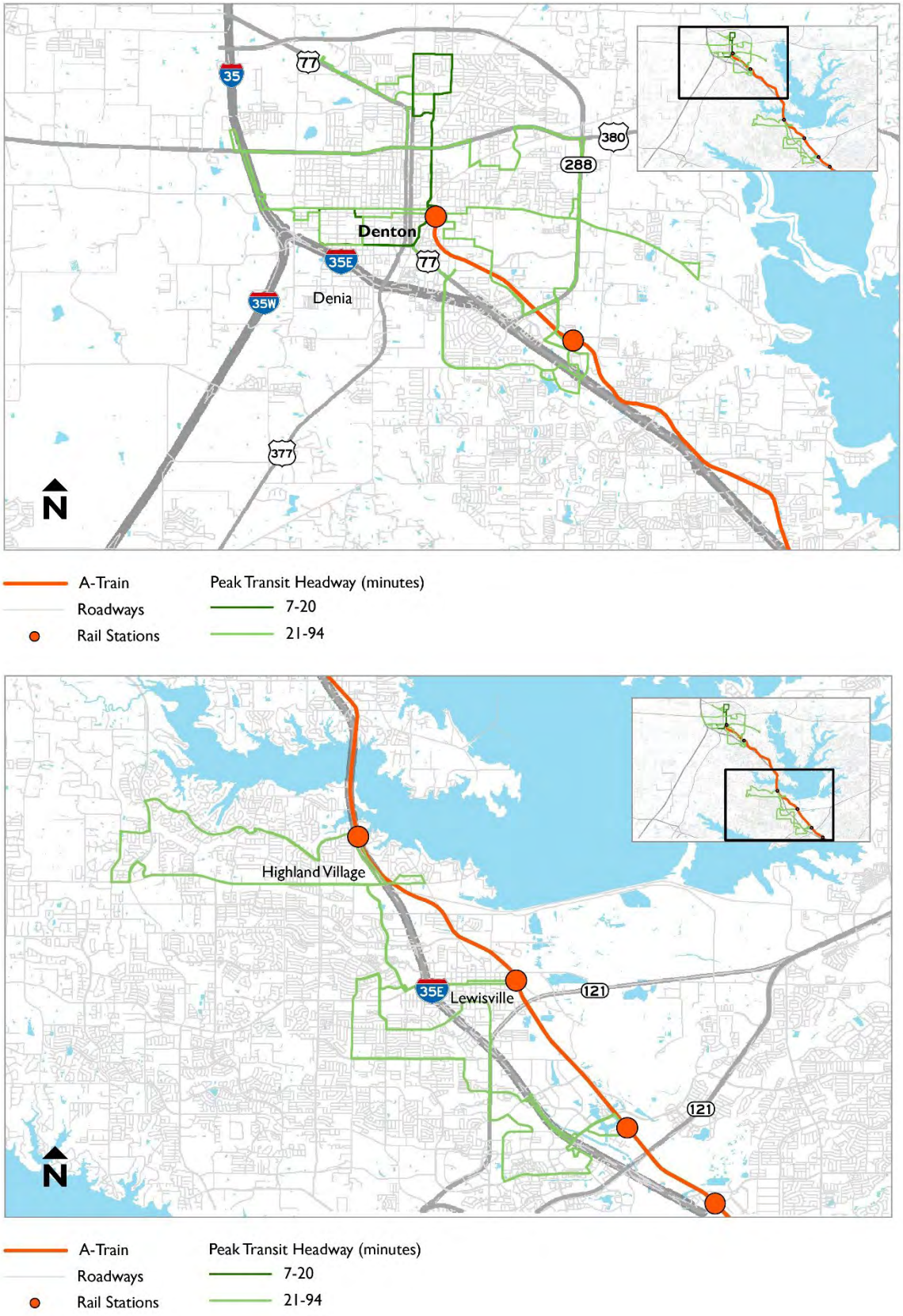


Figura 2. Servicio existente de la DCTA: frecuencias pico (diciembre de 2019)



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

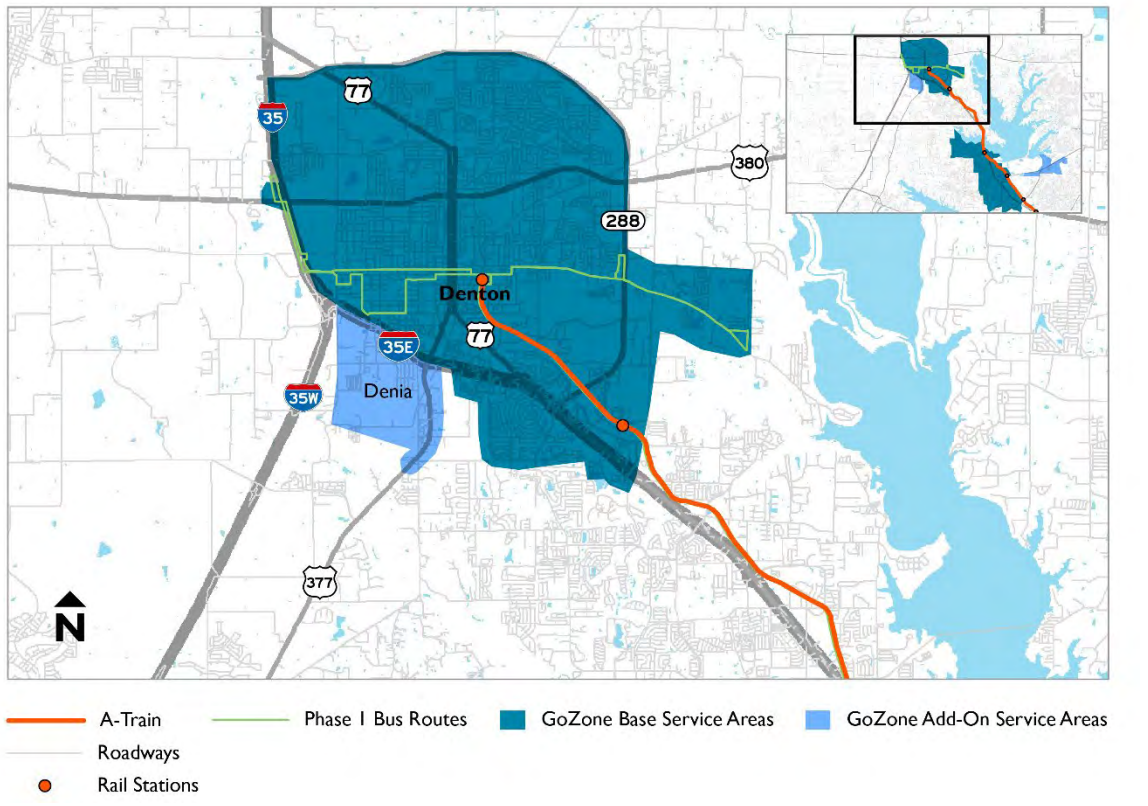
Además, las Rutas 3 y 7 de Denton serán monitoreadas durante los primeros seis meses del servicio GoZone, con la consideración de su posible eliminación. Como se debe llevar a cabo un análisis según el Título VI no más de seis meses antes de la implementación del servicio, debe realizarse un análisis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

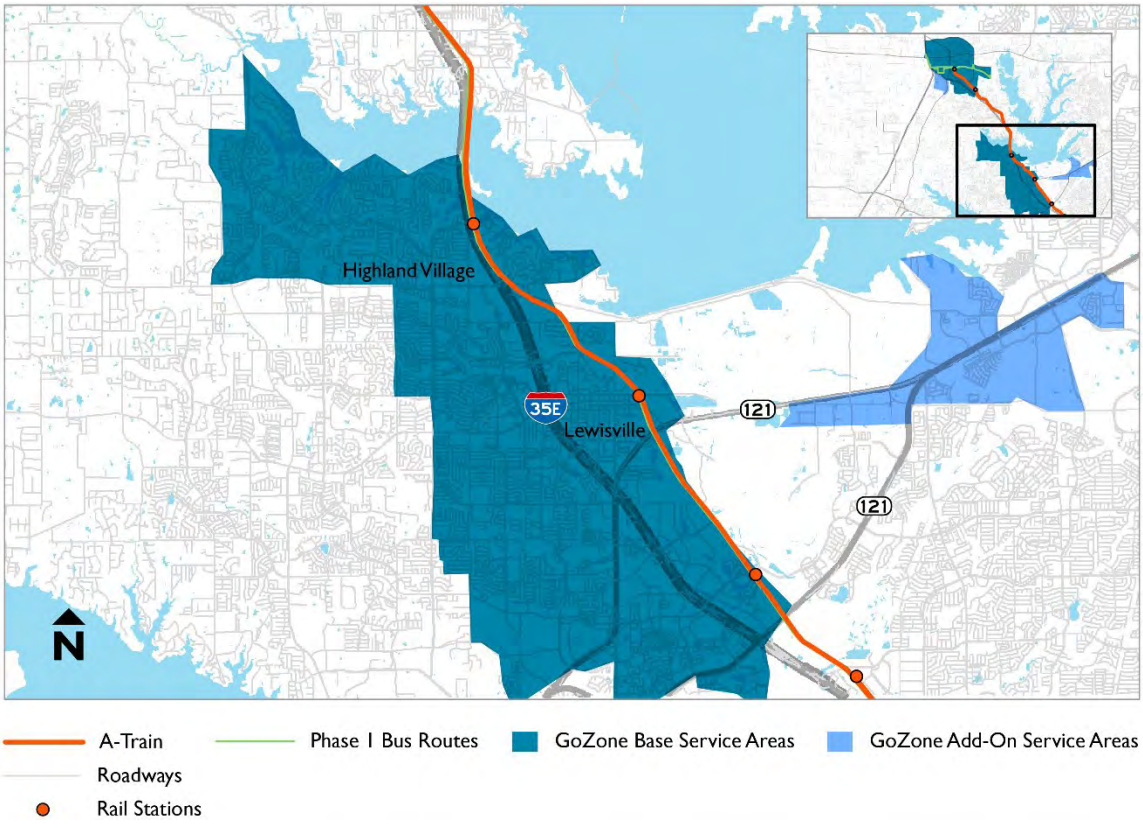
Las siguientes zonas a pedido también se designaron para la eliminación inmediata como parte de la Fase I:

- 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





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	Replaced rural fixed-route service with demand-response service.
Departamento de Transporte de Maryland: Autoridad de Transporte de Maryland	Baltimore, MD	Considered replacing part of a suburban fixed-route service with demand-response service. This pilot project is on hold indefinitely due to COVID-19.
King County Metro	Seattle, WA	Added demand-response service to provide first-/last-mile connections from light rail stations to their surrounding neighborhoods. Did not replace fixed-route service.

Reviews of publicly available documents indicated that none of these agencies was required to perform a Title VI analysis of their service, nor did the study team find an example of an agency converting fixed-route service to demand-responsive service to the degree proposed by DCTA. To confirm this initial assessment and develop a better understanding of how other agencies are approaching on-demand service, the study team followed up with each of the agencies listed above.

These interviews confirmed that none of these agencies were required to perform a Title VI analysis for a demand-response service pilot, and only AC Transit in Oakland chose to perform such an analysis.[2] Summaries of these interviews were provided to DCTA. The study team also reached out to the Civil Rights Officer for FTA Region 6 and confirmed that no existing guidance has been issued by FTA regarding Title VI analysis of on-demand services.

Similar to DCTA's approach to customer and public engagement, King County Metro found that the best way to reach potential riders of demand-response service is through trusted community-based organizations. These organizations helped the agency identify effective methods for engaging with the groups that they serve, including disadvantaged youth and riders with disabilities. Trusted community partnerships led to an expansion of the service area to an area that was not part of the original service plan, but this expansion is where the program ultimately saw the highest ridership.

Documents provided by peer agencies and interview summaries were provided to DCTA.

3. METHODOLOGY

Having confirmed that there are no existing best practices for Title VI analysis of on-demand services, the team developed the methodology described below, recognizing that this methodology may need to change in the future in response to future guidance from FTA. This methodology is also relying on assumptions provided to the study team regarding the GoZone proposal; these assumptions may need to be revisited once the service is in place and data is available from GoZone operations. This section discusses existing DCTA Title VI Policy, definitions, and the analysis approach.

[2] *Discovered through the interview with MDOT MTA.*

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)

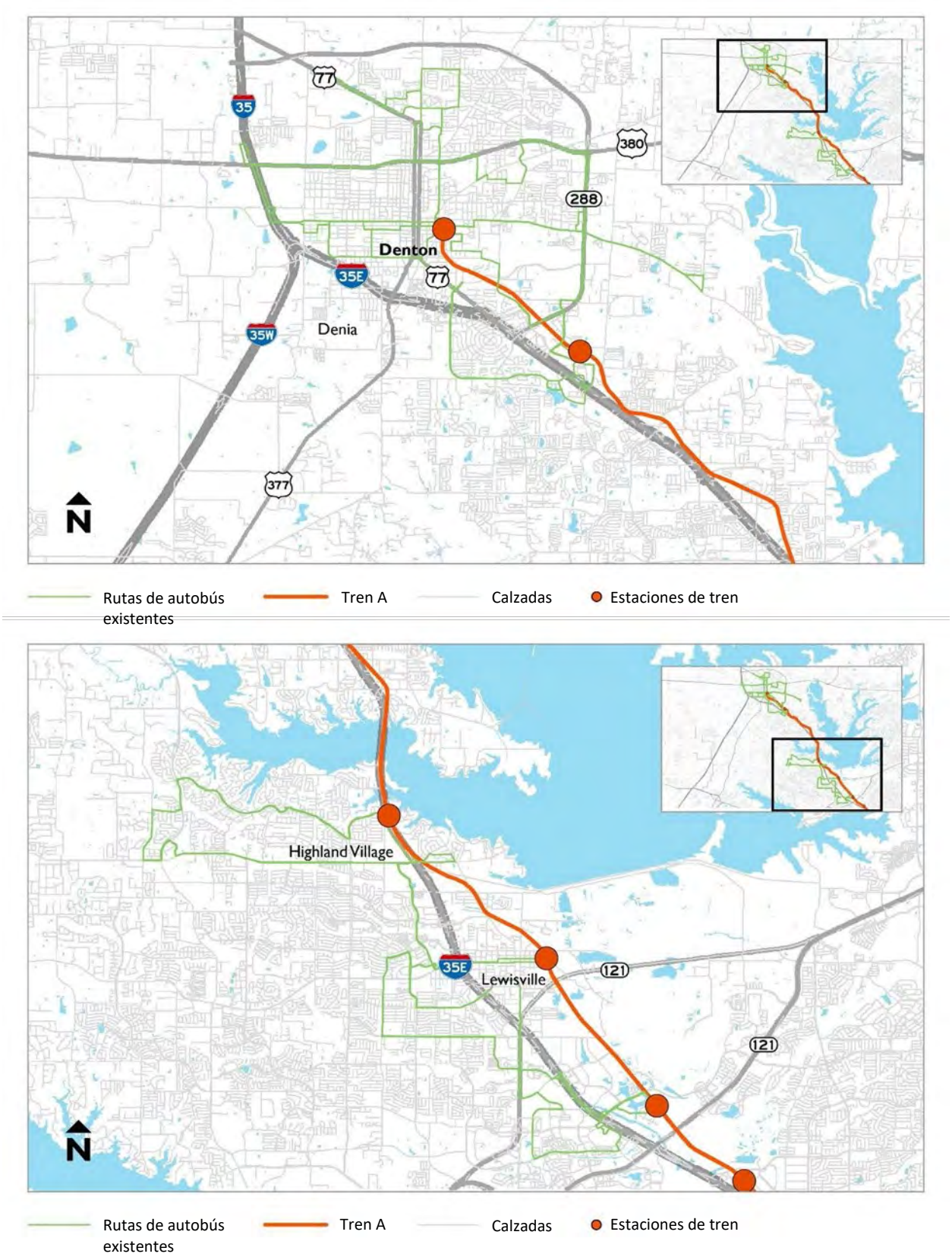
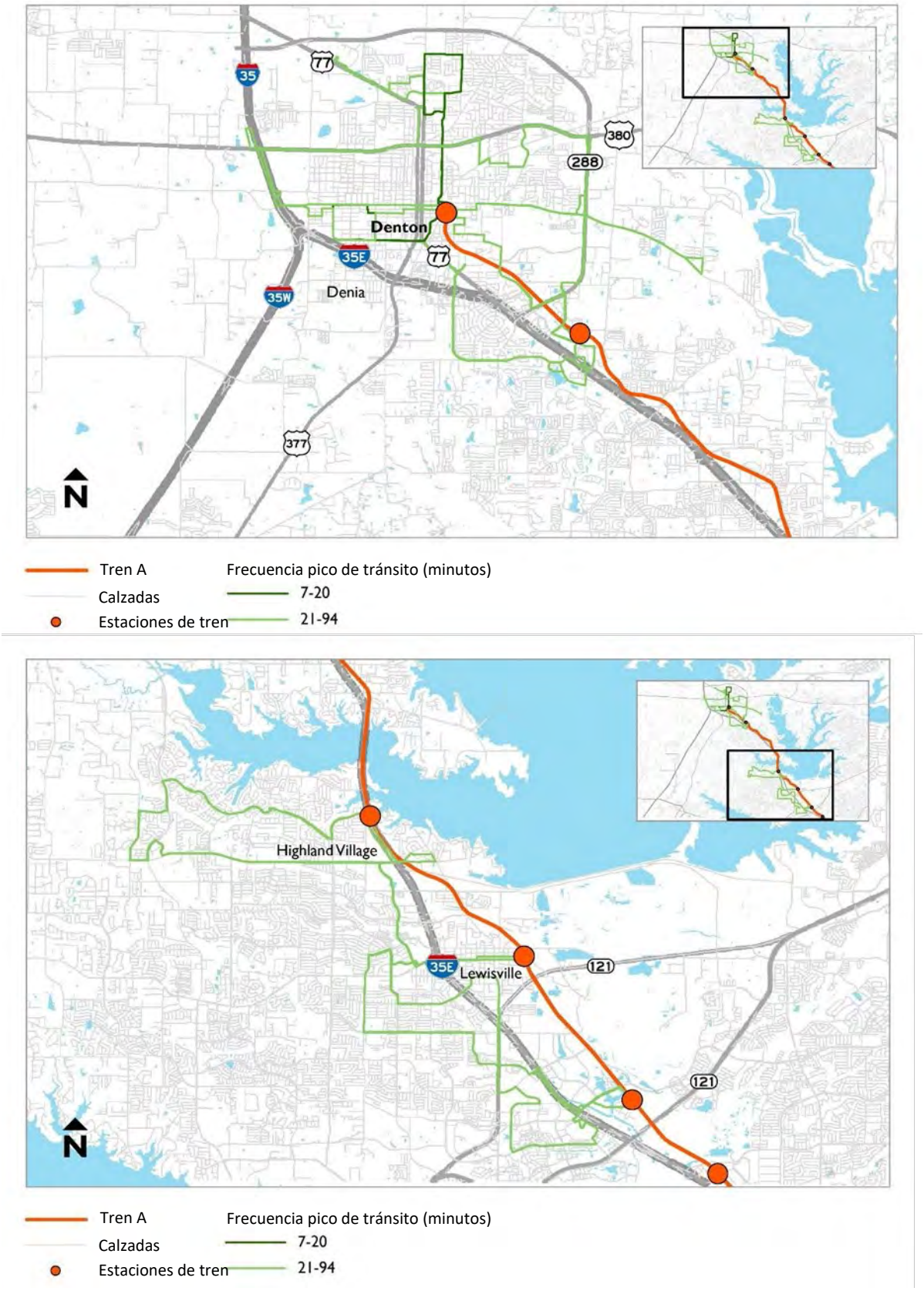


Figura 2. Servicio existente de la DCTA: frecuencias pico (diciembre de 2019)



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

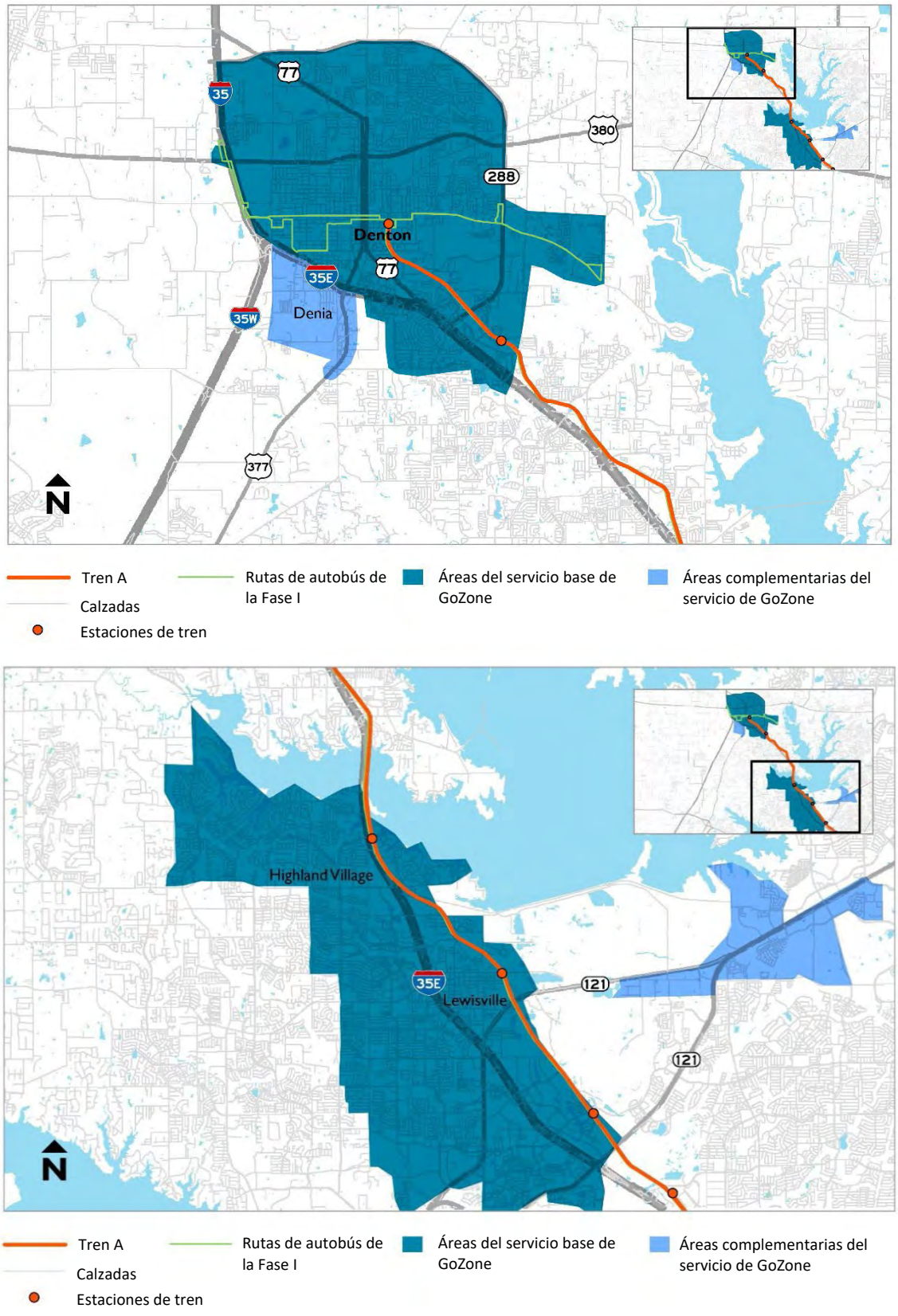
Además, las Rutas 3 y 7 de Denton serán monitoreadas durante los primeros seis meses del servicio GoZone, con la consideración de su posible eliminación. Como se debe llevar a cabo un análisis según el Título VI no más de seis meses antes de la implementación del servicio, debe realizarse un análisis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



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).

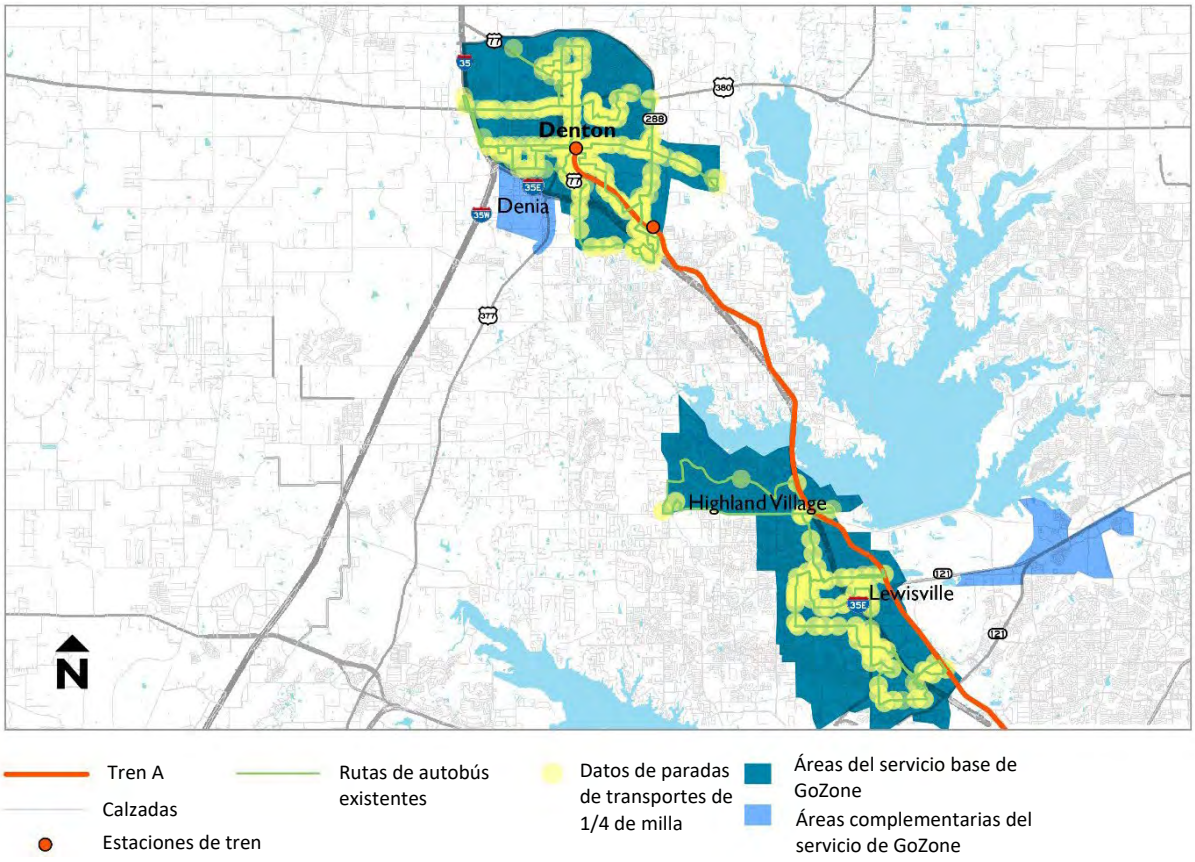
Via estima que el tiempo de espera promedio es de 11 a 14 minutos y ha propuesto que se agreguen más vehículos a la flota de GoZone a medida que aumente la demanda, para mantener ese tiempo de espera de 11 a 14 minutos. Para los servicios de respuesta ante la demanda, la cantidad de viajes se calcula 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.

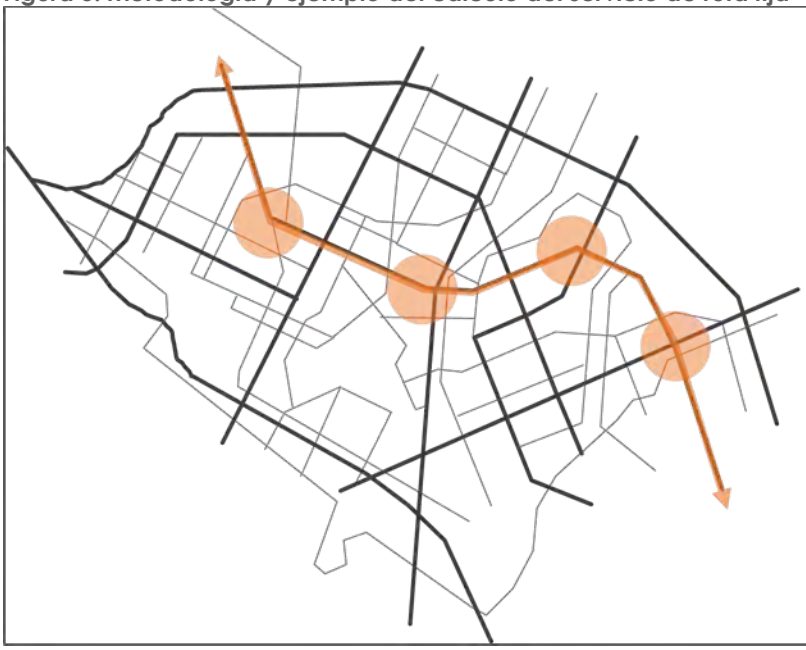
Figura 4. Representación del acceso al servicio de transporte



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*

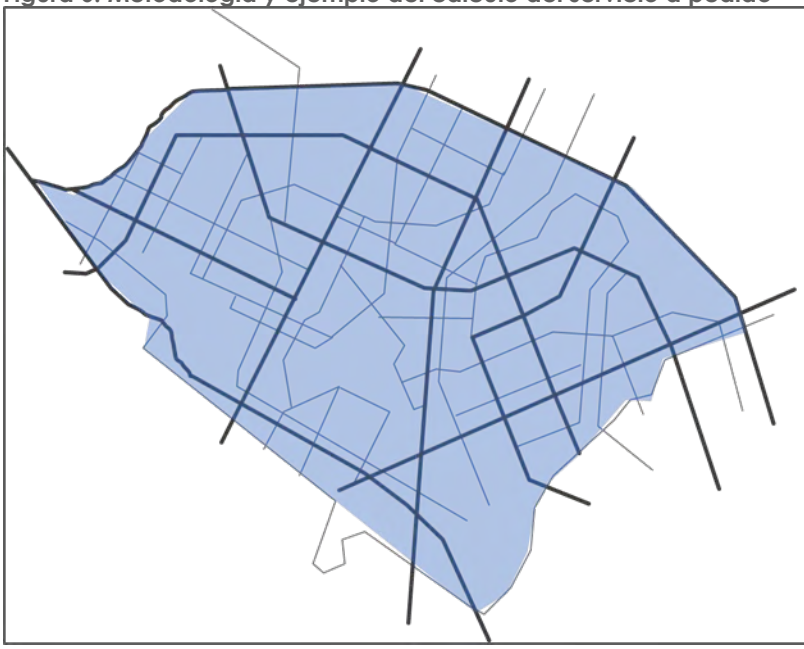
Figura 5. Metodología y ejemplo del cálculo del servicio de ruta fija



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:

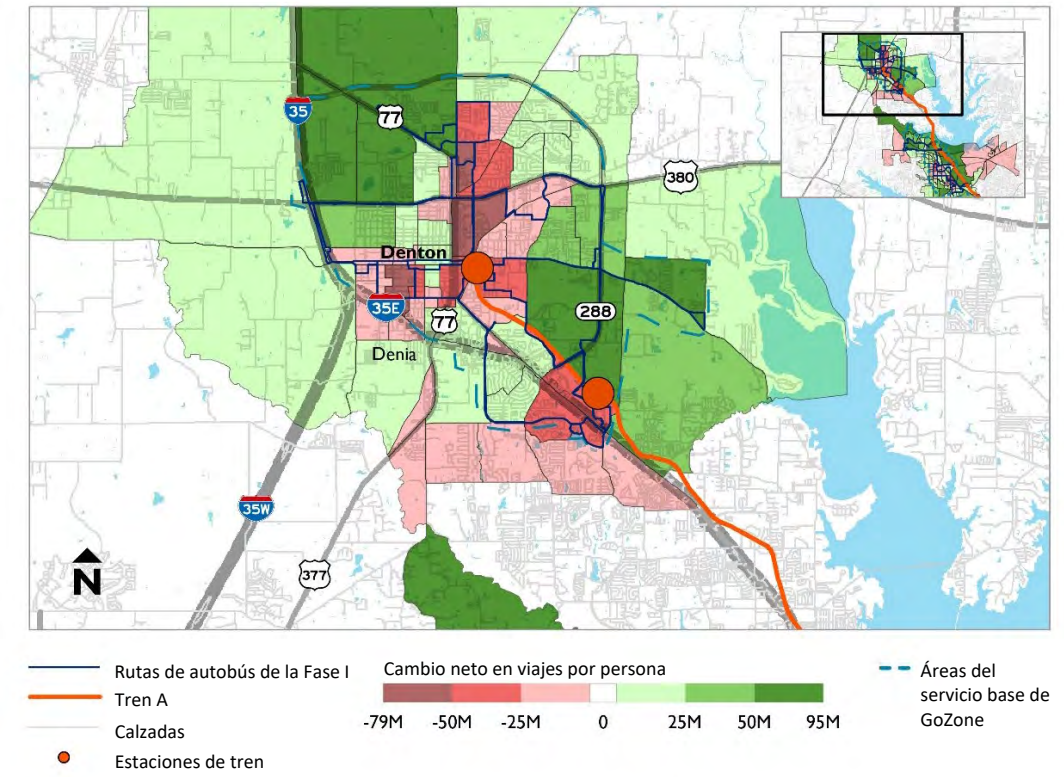
- Se espera que GoZone brinde sus servicios con un promedio de 3.8 viajes por persona por hora de los vehículos[6]. En comparación, el servicio de autobús existente de la DCTA ofreció un promedio de 17 viajes por persona por hora de vehículo en 2019.[7]
- Via propone mantener tiempos de espera de 11 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



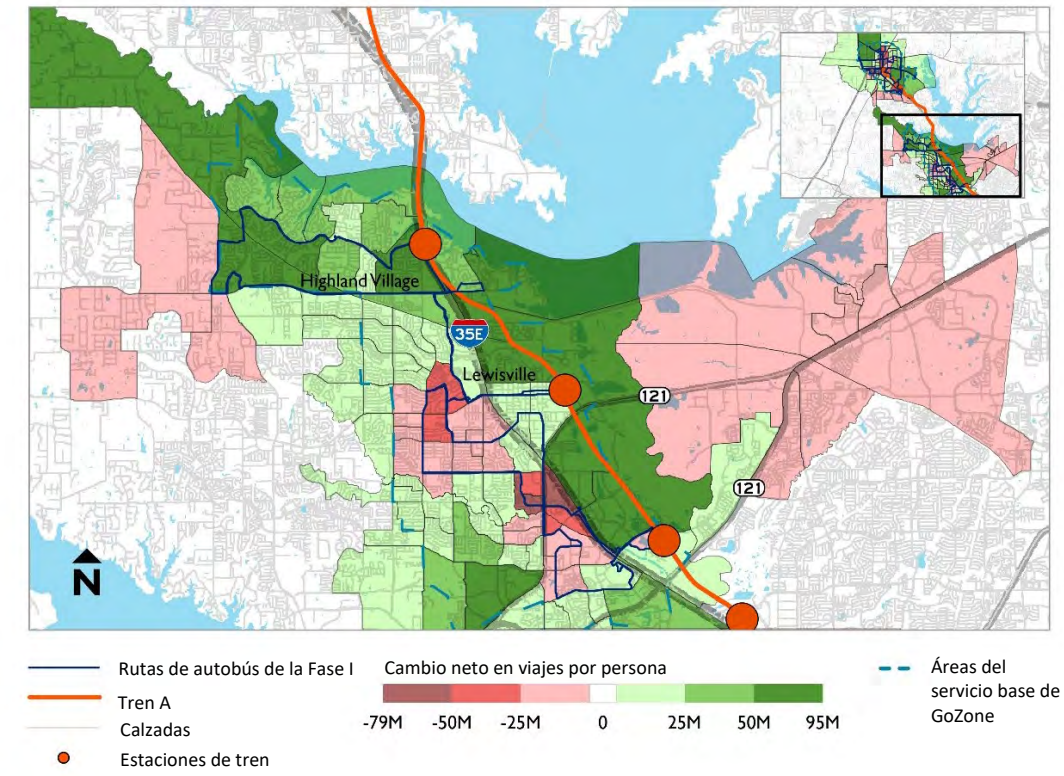
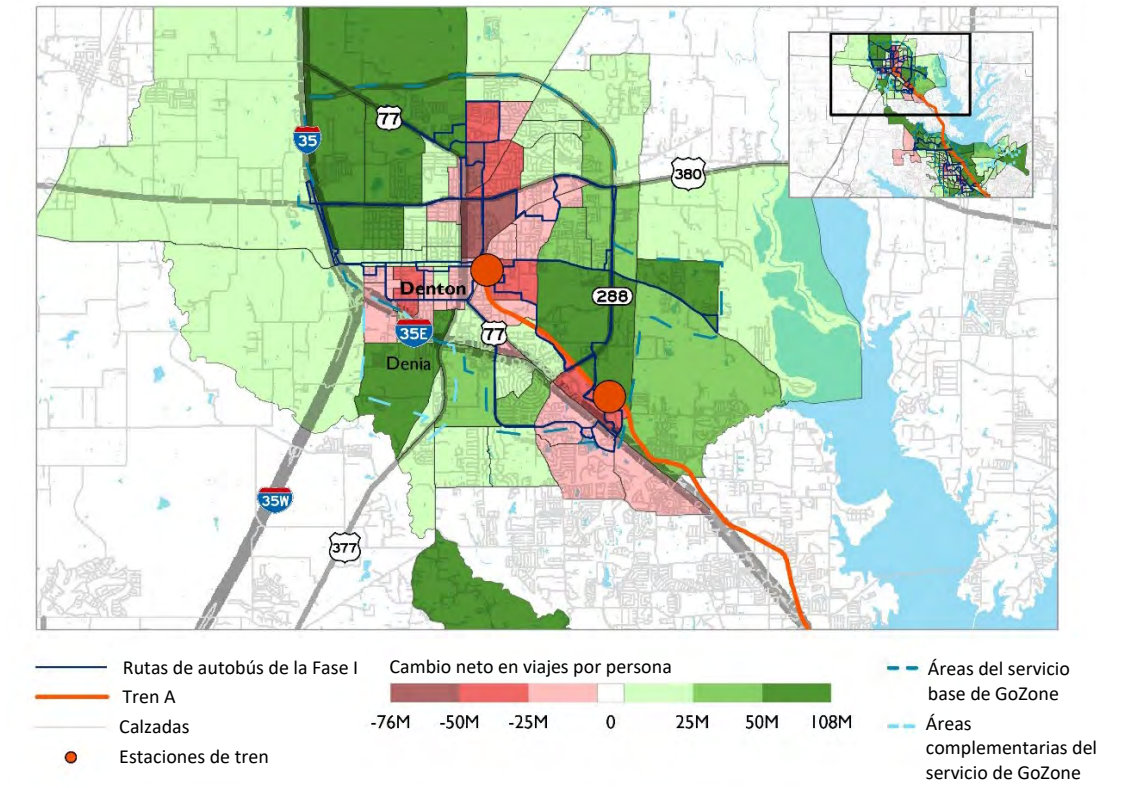


Figura 8. Cambios netos en viajes por persona para el grupo de bloques del censo: servicio base de la Fase I de GoZone con áreas complementarias



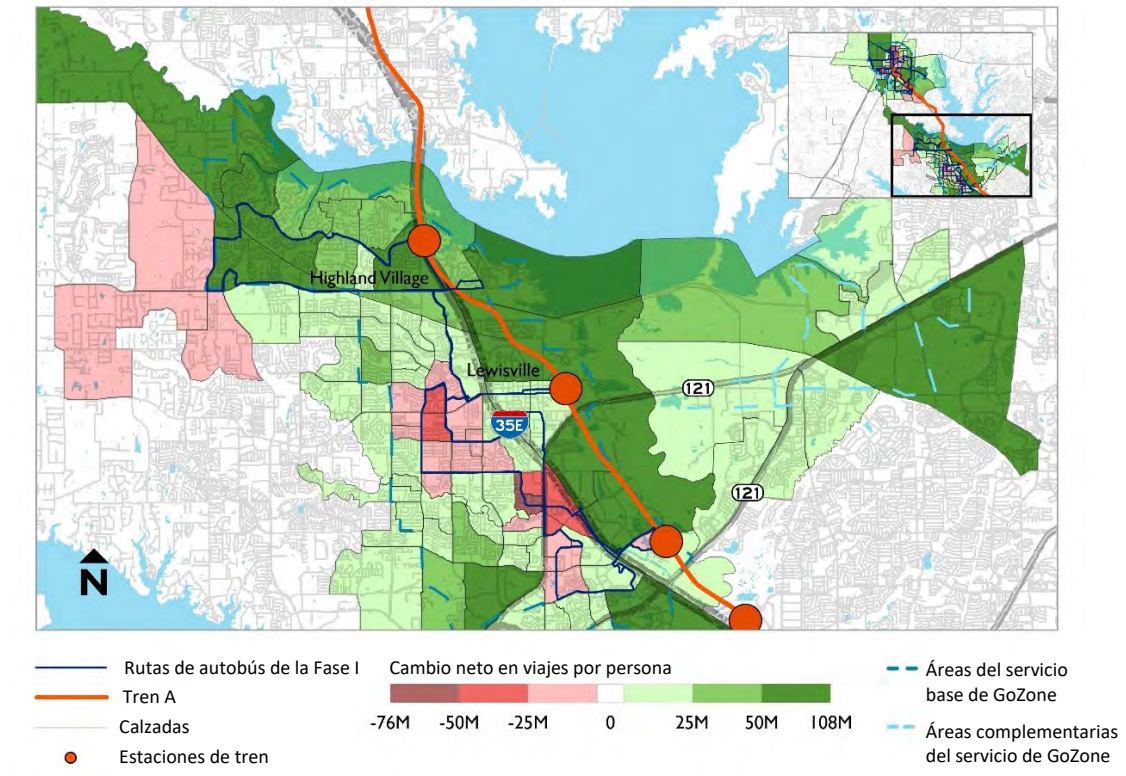


Tabla 3. Resultados del análisis según el Título VI: servicio base de la Fase I[1]

	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

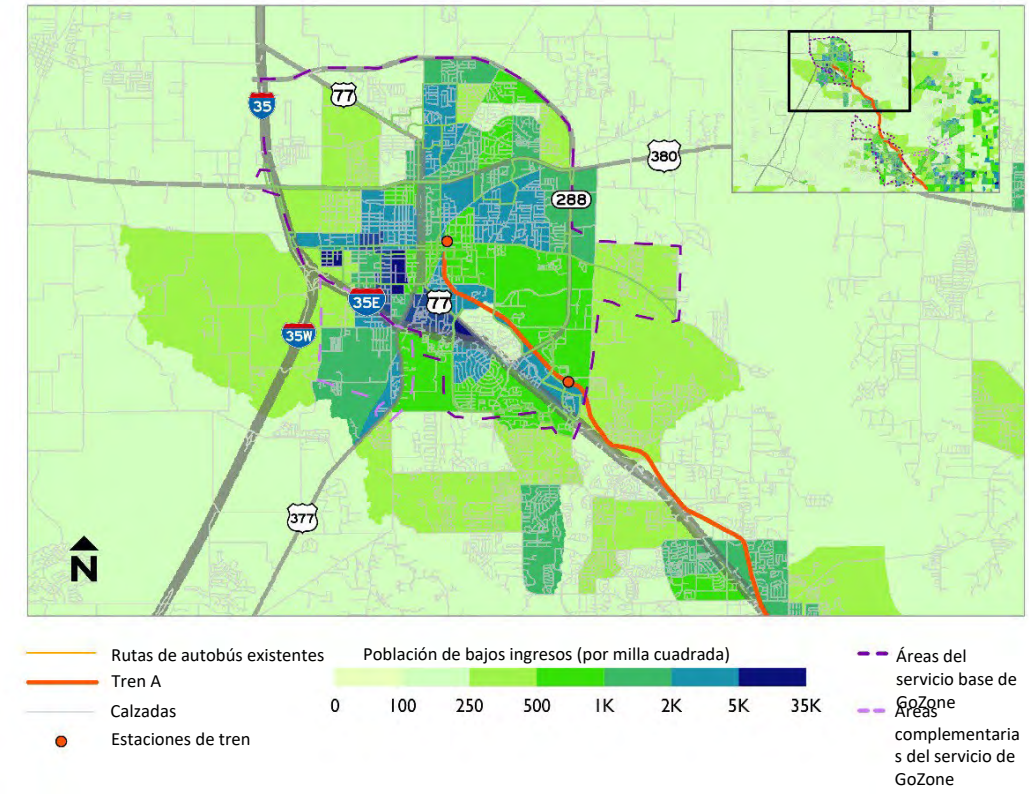


Figura 10. Poblaciones minoritarias en Denton

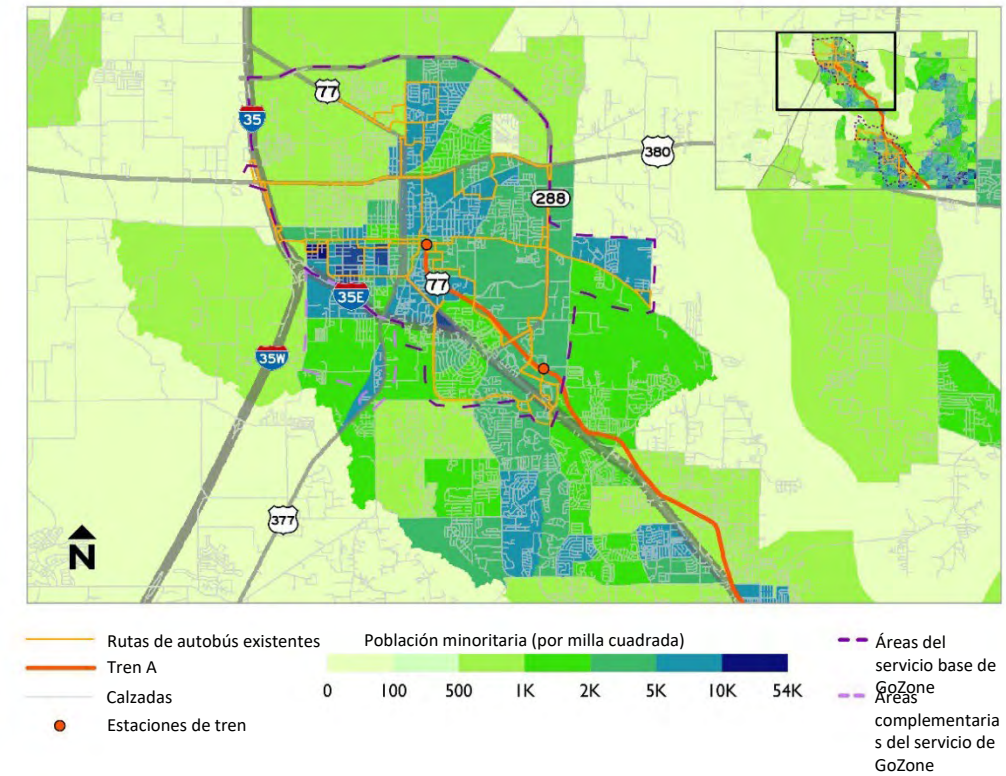


Figura 11. Poblaciones con dominio limitado del inglés en Denton

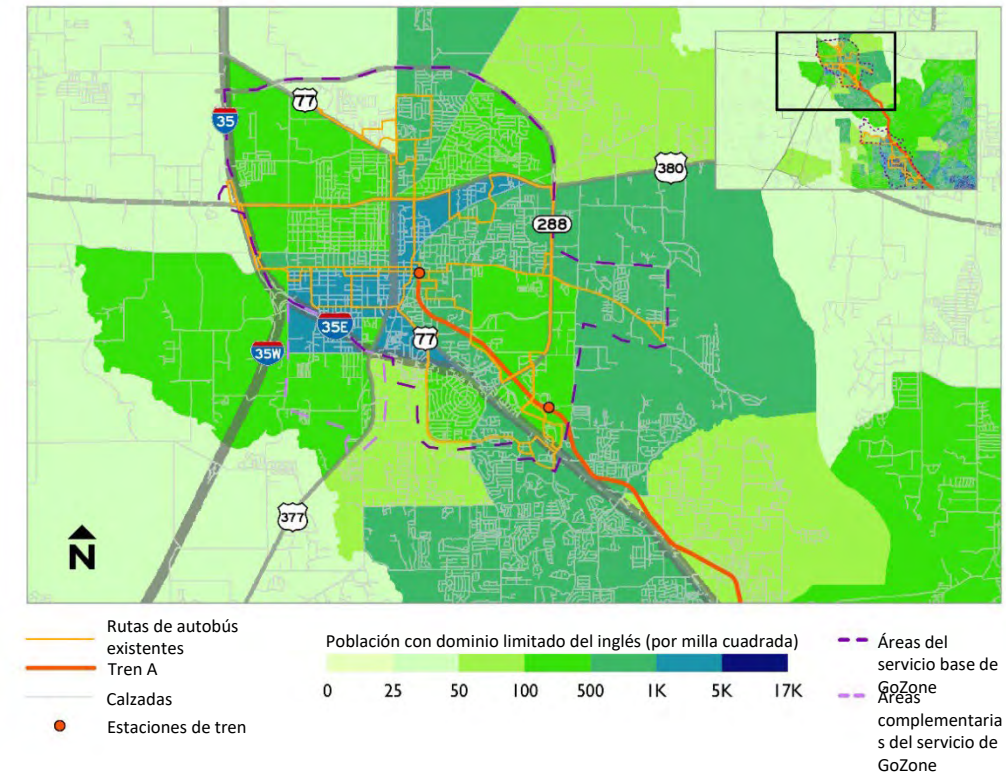


Figura 12. Poblaciones de bajos ingresos en Lewisville

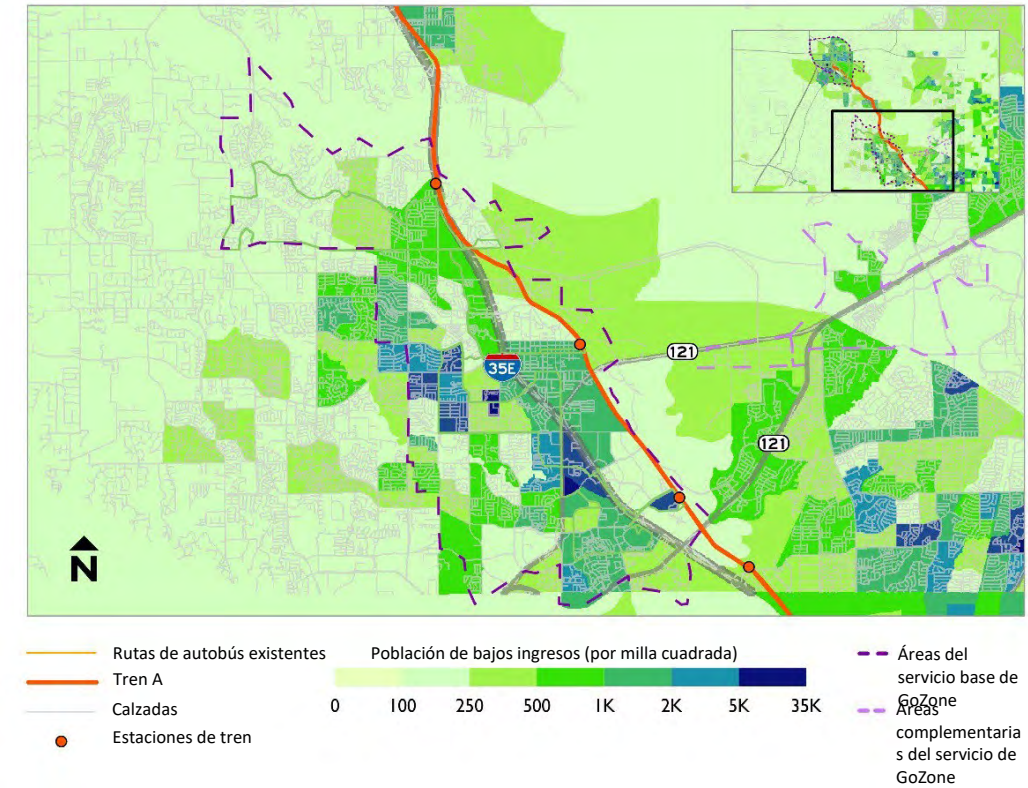


Figura 13. Poblaciones minoritarias en Lewisville

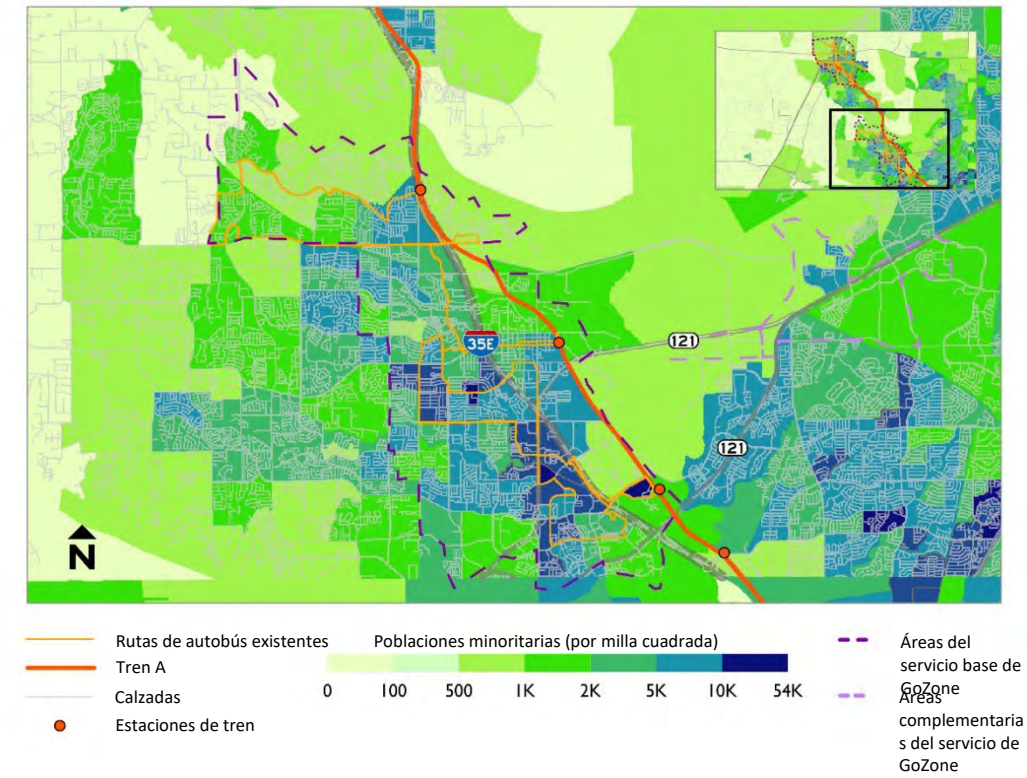
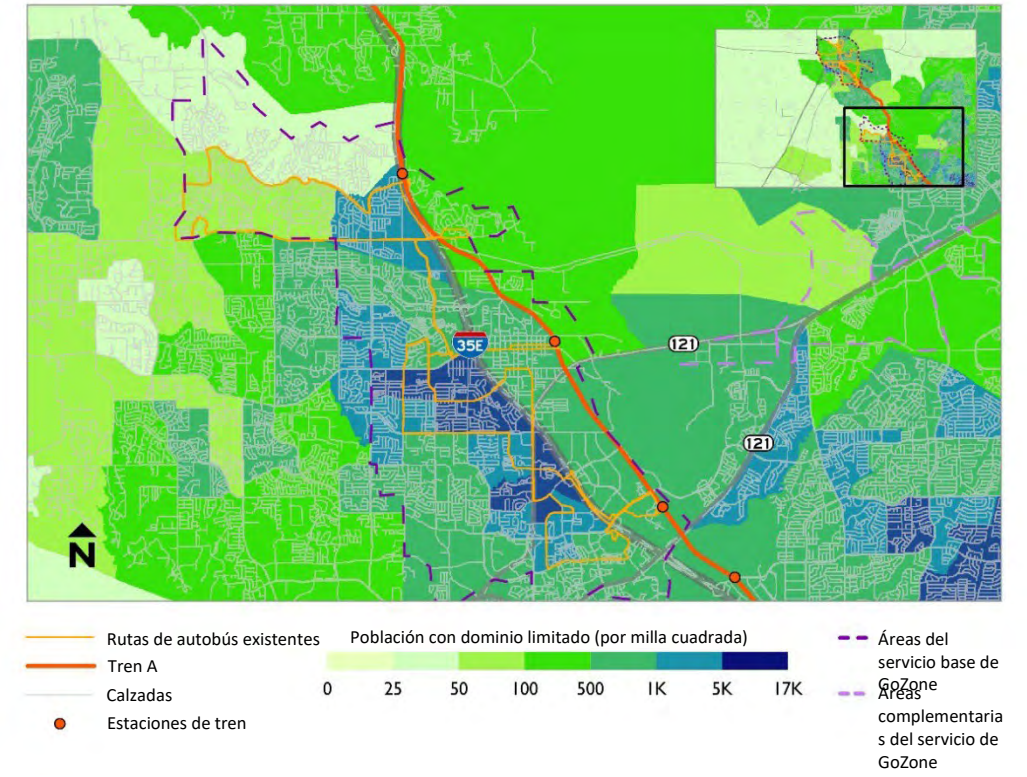


Figura 14. Poblaciones con dominio limitado del inglés en Lewisville



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} 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



- **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
  - 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



- **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
  - 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



- **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 (MGNR)**
  - Will operate one (1) bus from 6 p.m. until 10 p.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



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



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



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

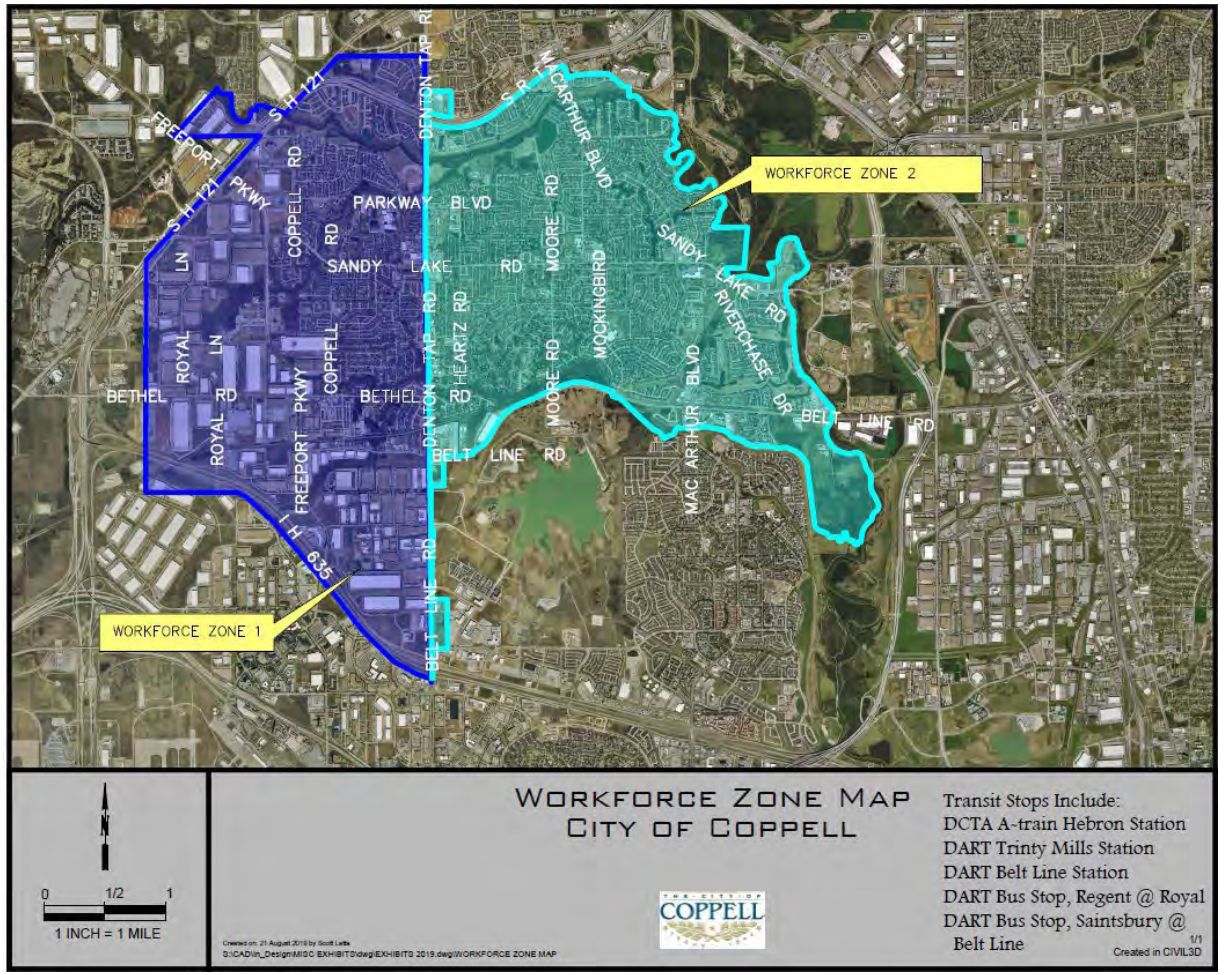


- **Mean Green Night Rider (MGNR)**
  - Will operate one (1) bus from 5 p.m. until 9 p.m. each scheduled weekday
  - Frequency of 30 minutes

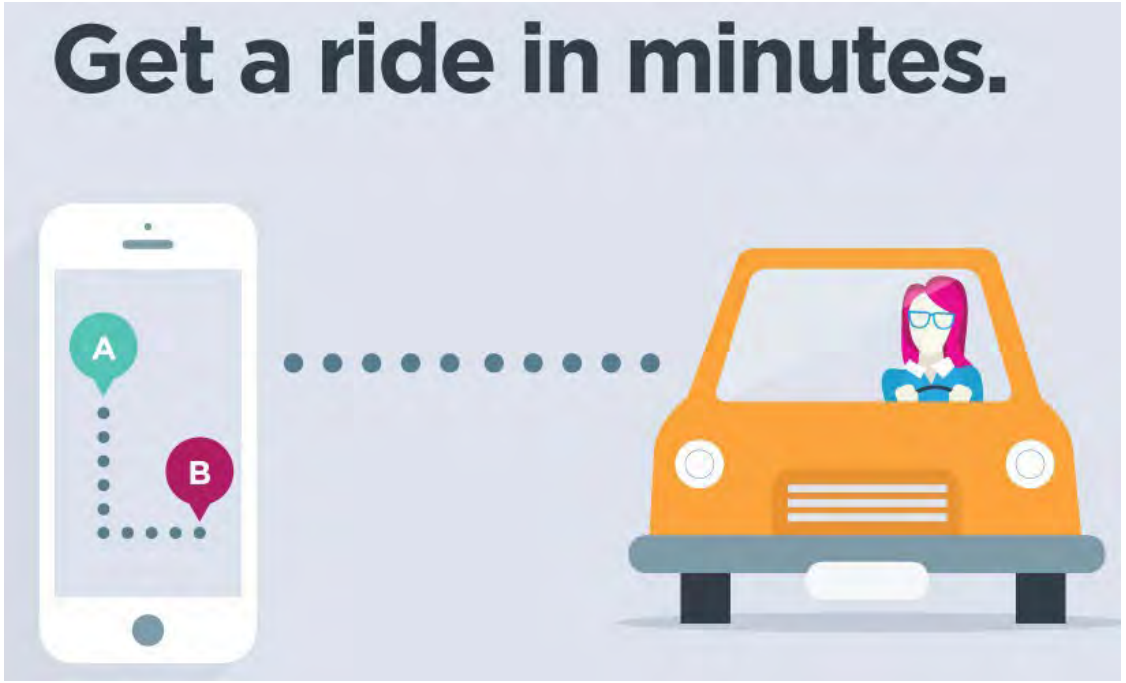
CITY OF COPPELL LYFT PROGRAM CONTINUATION

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?

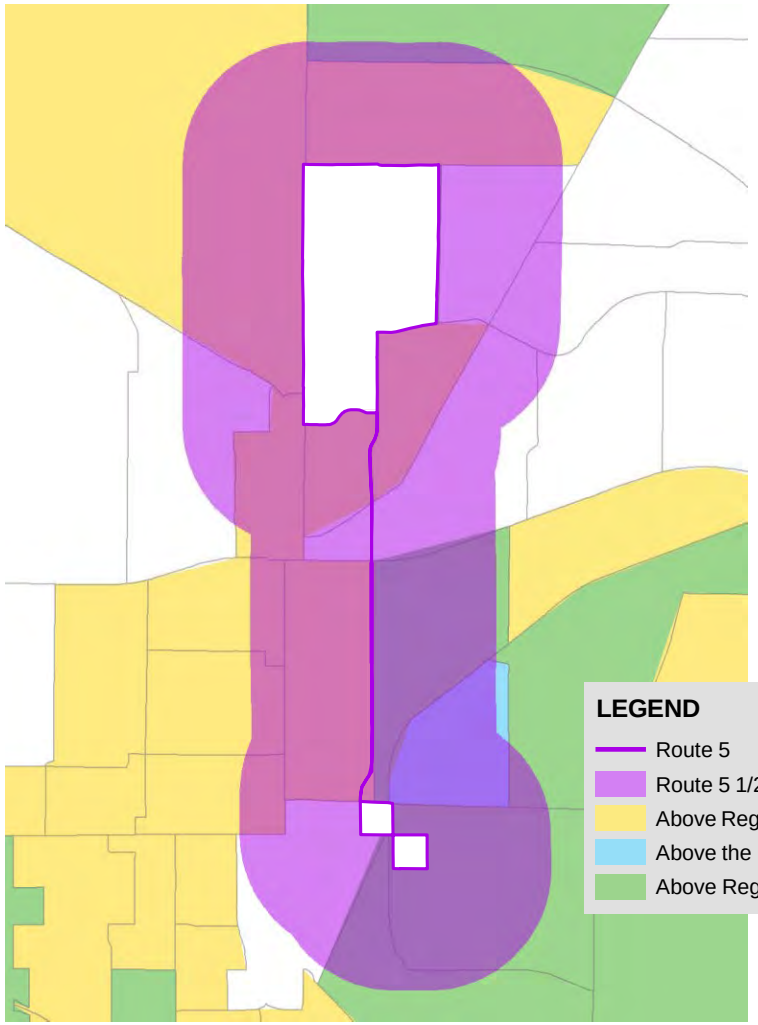
Title VI is part of the Civil Rights Act of 1964 which ensures that no person in the United States shall, on the ground of race, color, or national origin, be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be subjected to discrimination under any program or activity receiving federal financial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

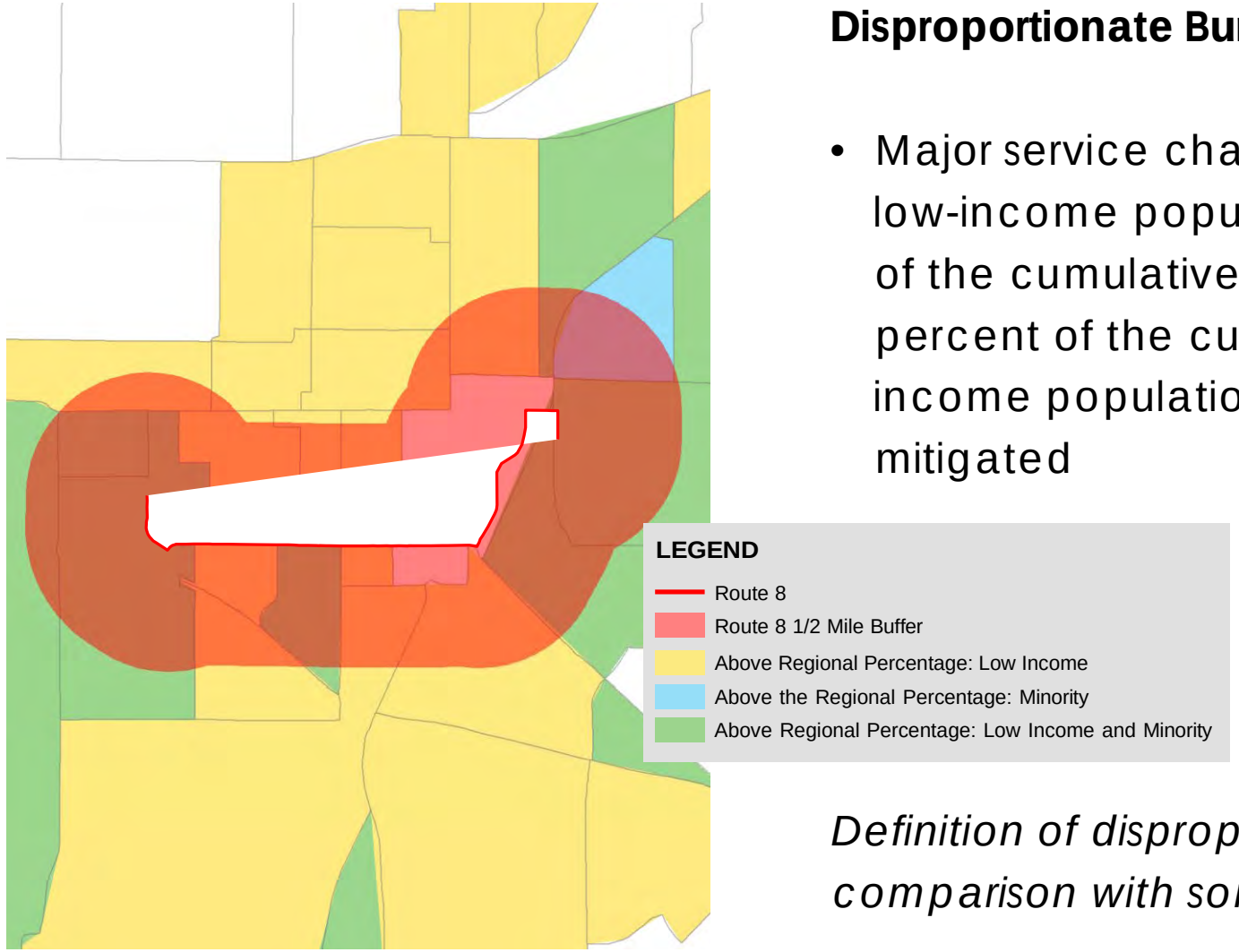


Disparate Impact Test

- 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.



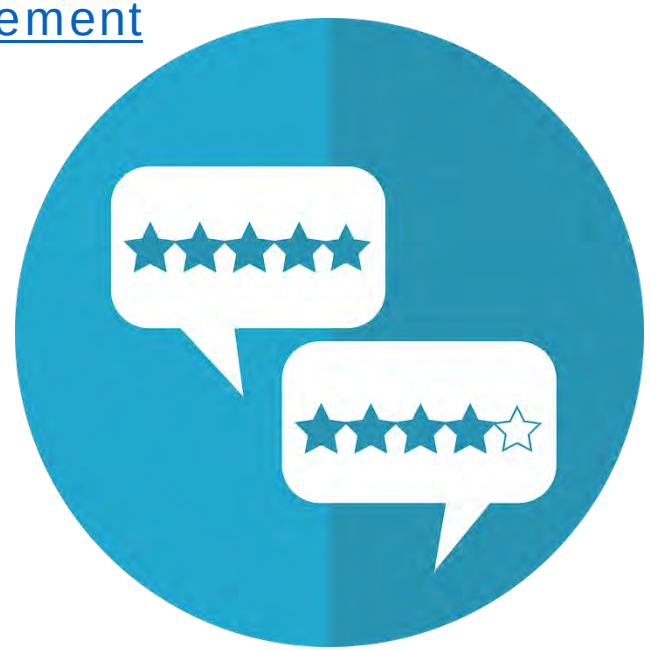
FEEDBACK OPPORTUNITIES

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

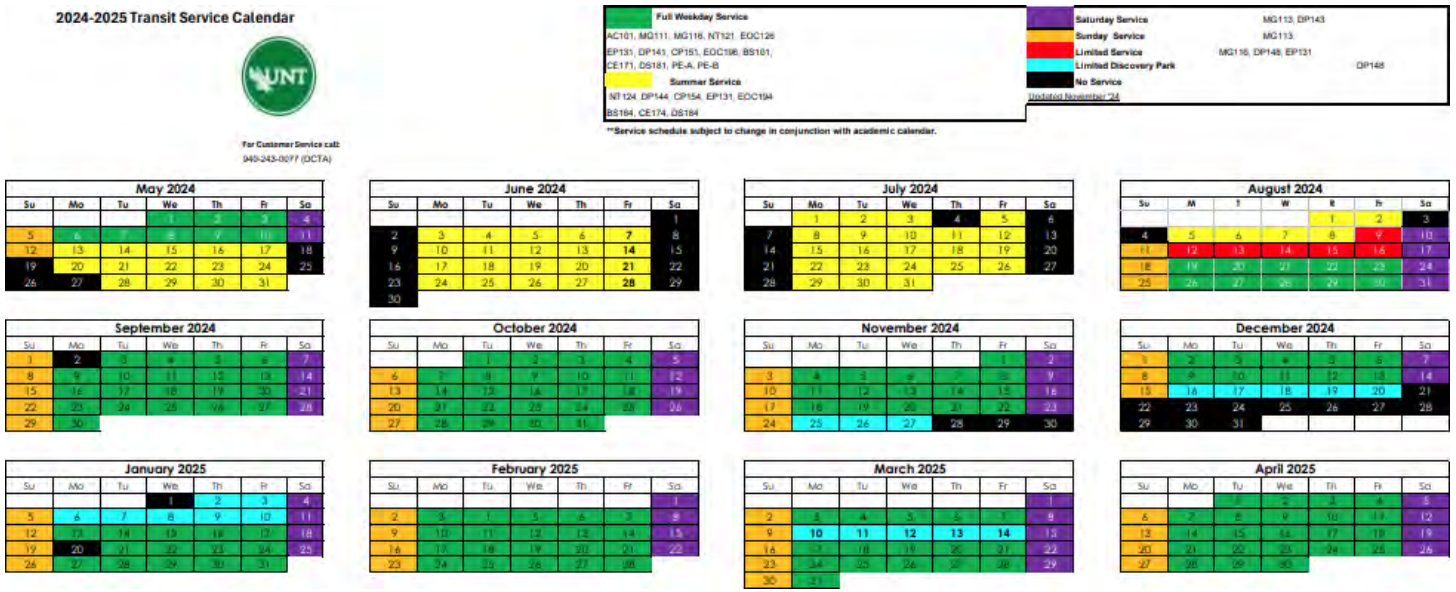


Appendix I – FTA Triennial Title VI Findings

There were no Title VI Findings in the 2022 FTA Triennial Review

Apéndice J – Anexos de Horarios de UNT

Type	ROUTE	Route Name	Existing Weekday Start Time	Existing Weekday End Time	Existing Weekday Average Frequency (min)	Existing Weekend Start Time	Existing Weekend End Time
UNT	AC101	AC	7:30 AM	4:03 PM	15.0	-	-
UNT	BST161	BST	7:00 AM	5:41 PM	12.0	-	-
UNT	CE171	CE	6:59 AM	8:14 PM	34.6	-	-
UNT	CP151	CP	6:50 AM	9:45 PM	16.0	-	-
UNT	DP144	DP	7:00 AM	10:21 PM	11.4	6:58 AM	10:35 PM
UNT	DS181	DS	7:15 AM	6:25 PM	24.9	-	-
UNT	EOC	EOC	5:45 PM	10:34 PM	30.0	-	-
UNT	EP131	EP	7:18 AM	11:54 PM	31.0	-	-
UNT	MGP113	MGP	-	-	-	8:02 AM	9:55 PM
UNT	PEXA	PEA	7:15 AM	6:47 PM	24.9	-	-
UNT	NT121	NT	7:00 AM	6:06 PM	20.8	-	-
NT	NTX	NTX	6:45 AM	5:15 PM	630.0	-	-



Apéndice K – Campaña de Usuarios de 2022

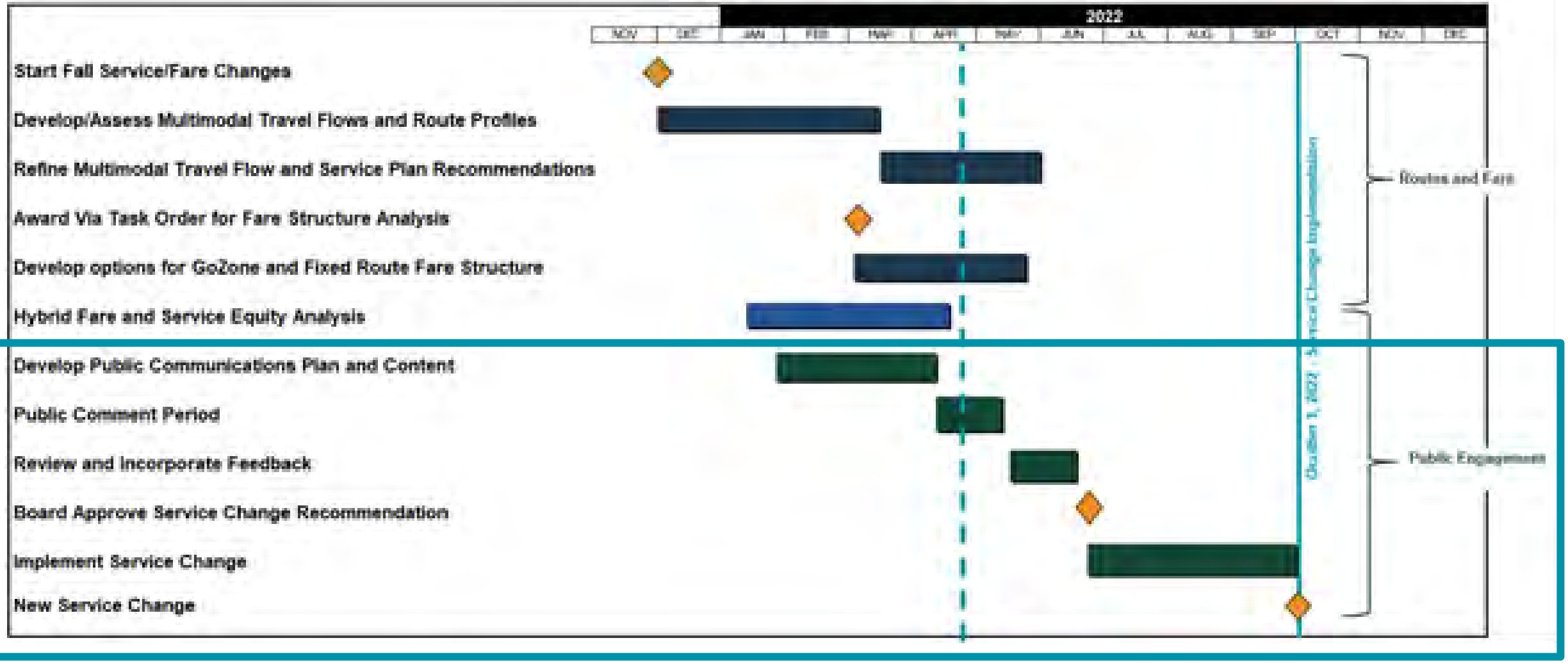
REGULAR AGENDA – ITEM 4

Discuss Public Involvement Plan as it Relates to Comprehensive Operations and Fare Structure Analysis and General Communications Plan Update

Presenter: Pamela Burns
Director of Public Involvement & Communications

SERVICE AND FARE PUBLIC INVOLVEMENT PLAN

PUBLIC INVOLVEMENT TIMELINE



LISTENING: APRIL 18 – MAY 17

Town Hall	Consultation	Presentation	Tabling/Pop Up	Direct Outreach (1:1)
City of Denton Public Meeting	City of Denton PIO	Chambers of Commerce (member cities)	Colorpalooza (Lewisville)	Friend of the Family
City of Highland Village Public Meeting*	City of Highland Village PIO	City of Denton City Council	Denton Community Market	Salvation Army
City of Lewisville Public Meeting	City of Lewisville PIO	City of Highland Village City Council	Denton Visitor Center	Social Service Agencies
NTMC Operators	Community Advisory Committee	City of Lewisville City Council	Libraries	SPAN, Inc. Denton County
Virtual Town Hall (am)	Denton County Commissioners Court	Denton County Veteran's Coalition	MLK Rec Center (Denton)	United Way of Denton County
Virtual Town Hall (noon)	Denton ISD	Grace Line Rain Ministries	Music City Mall	
Virtual Town Hall (pm)	Lewisville ISD	MHMR	Senior Centers	
Virtual Town Hall (evening)	University of North Texas	Serve Denton	Thrive Rec Center (Lewisville)	
		Texas Women's University		

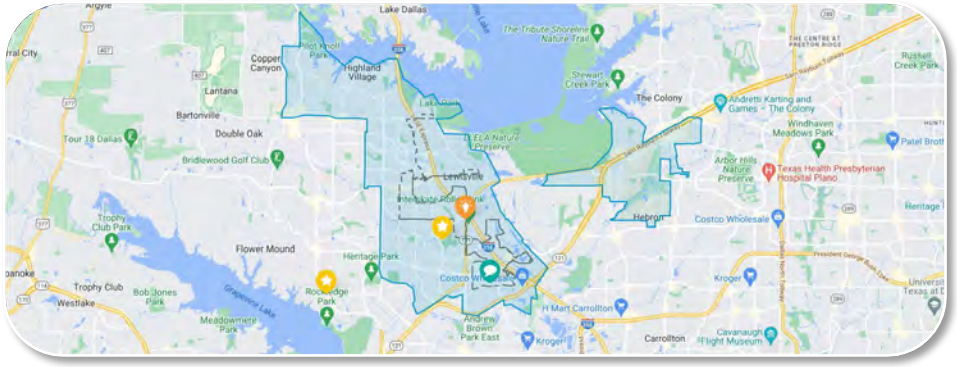
**pending*

ADVERTISING: PIP LISTENING PHASE

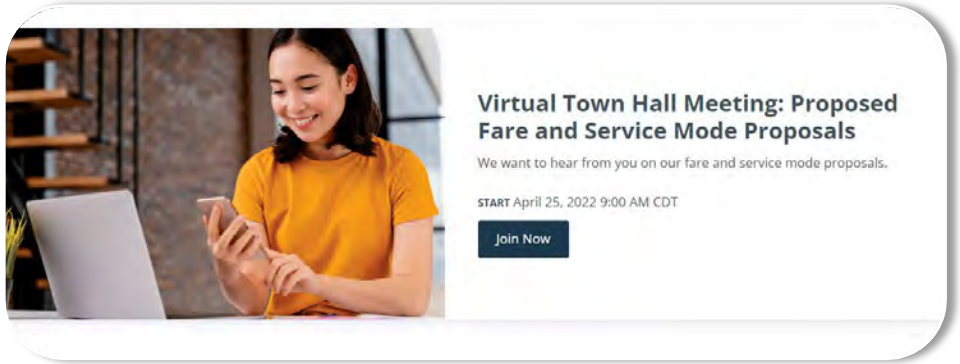
Print
$26,000

Digital
$27,000

Social
$5,000



Public Involvement Website



Public Meetings

Adjusting service and fare decision to July Board meeting enables additional public involvement

MAY 18 – JUNE 23

Additional Community Events

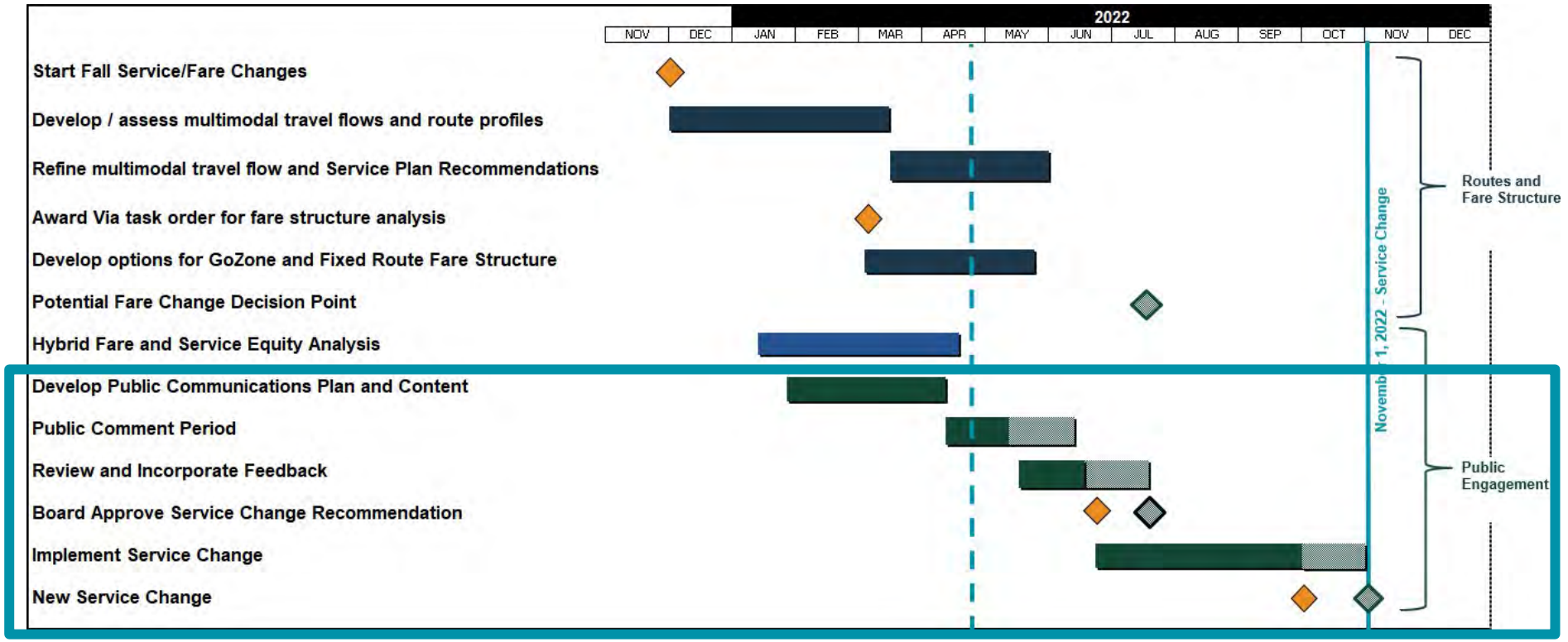
- Bike to Work Day – 5/20
- National Trail Day – 6/4
- Sounds of Lewisville – 6/7

Pop-Ups and Tabling Events

Newsletters/Blog articles

Additional advertising (approximately $13,000 for both print and digital; ~250,000 impressions)

Additional social media (~40,000 impressions per $500)



REGULAR AGENDA – ITEM 4

Discuss GoZone Performance, Fare Structure Alternatives, Route Alternatives for Connect Fixed Route Service and Comprehensive Operations Analysis Public Feedback Summary

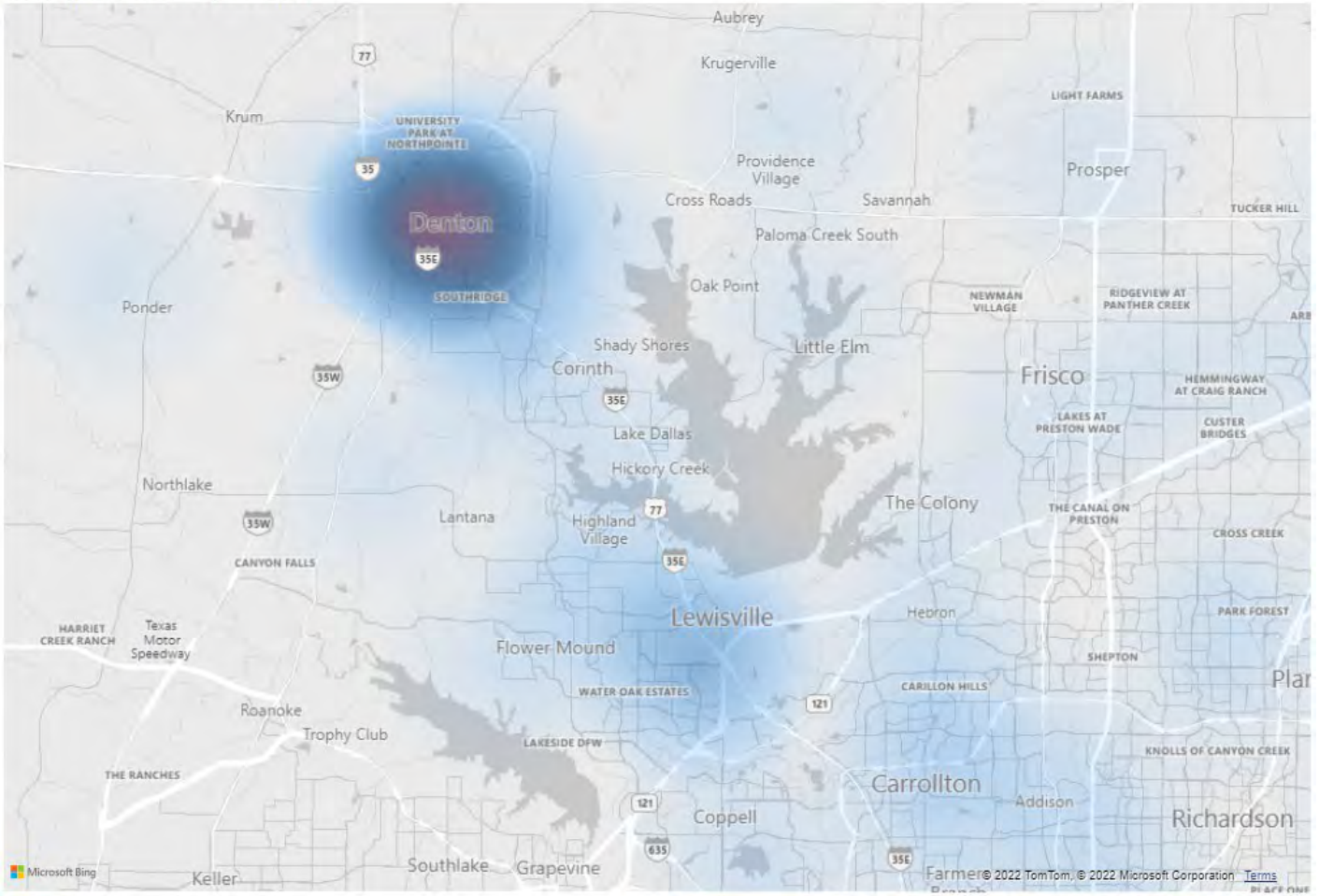
Presenter: Javier Trilla
AVP – Innovation and Information Technology

Public Involvement Process – Feedback Summary

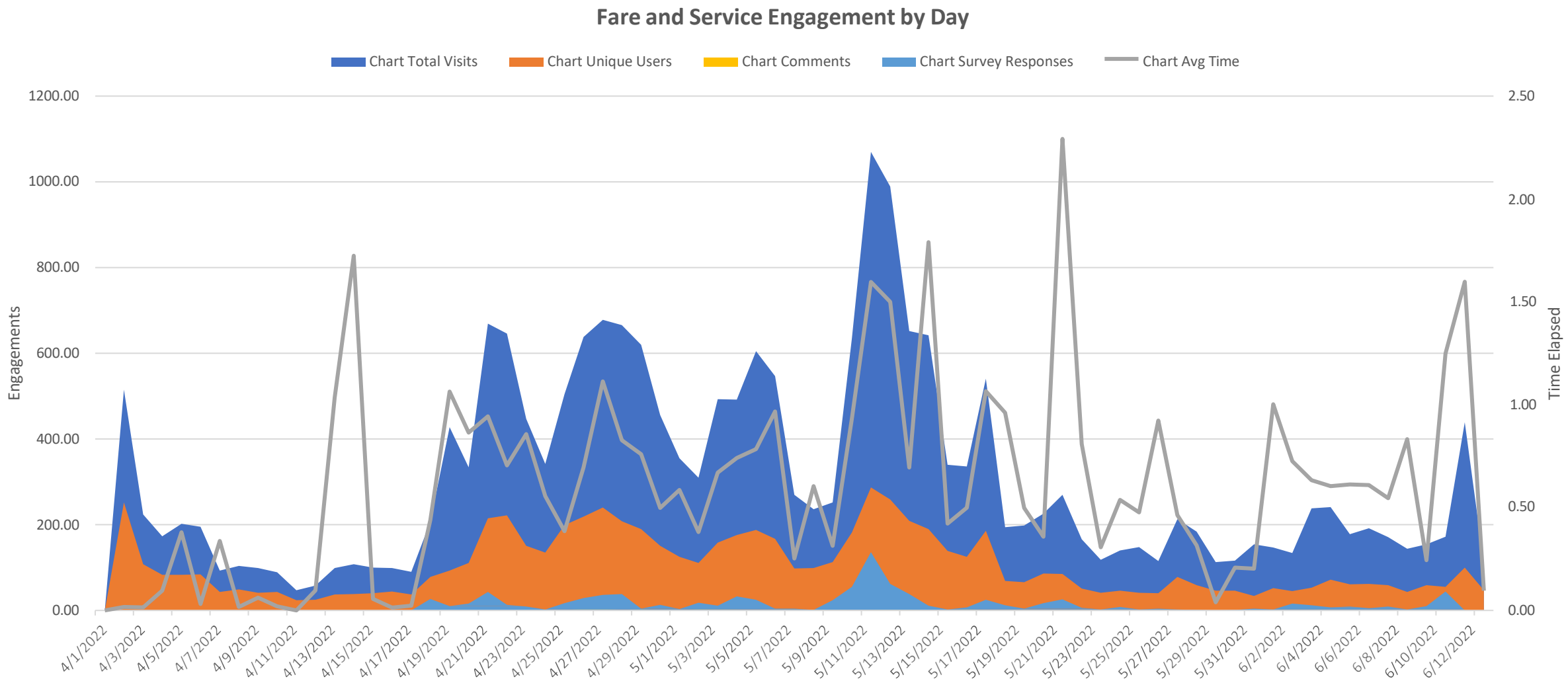
Survey Responses

- Total Survey Responses – 796
- 69.2% of all responses came from within Denton County
- 28% of responses came from the 76201 zip code

Survey Responses by Location

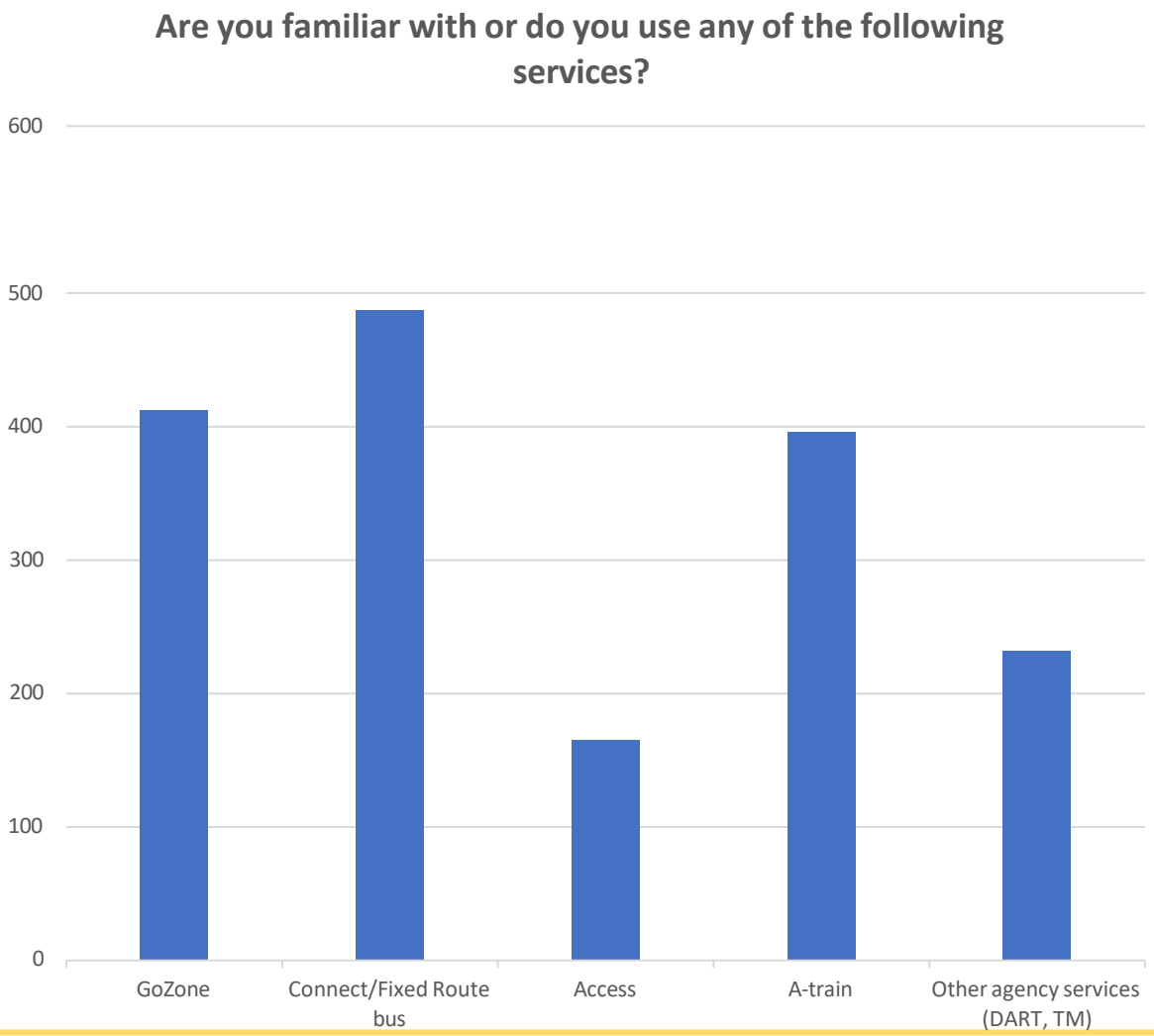


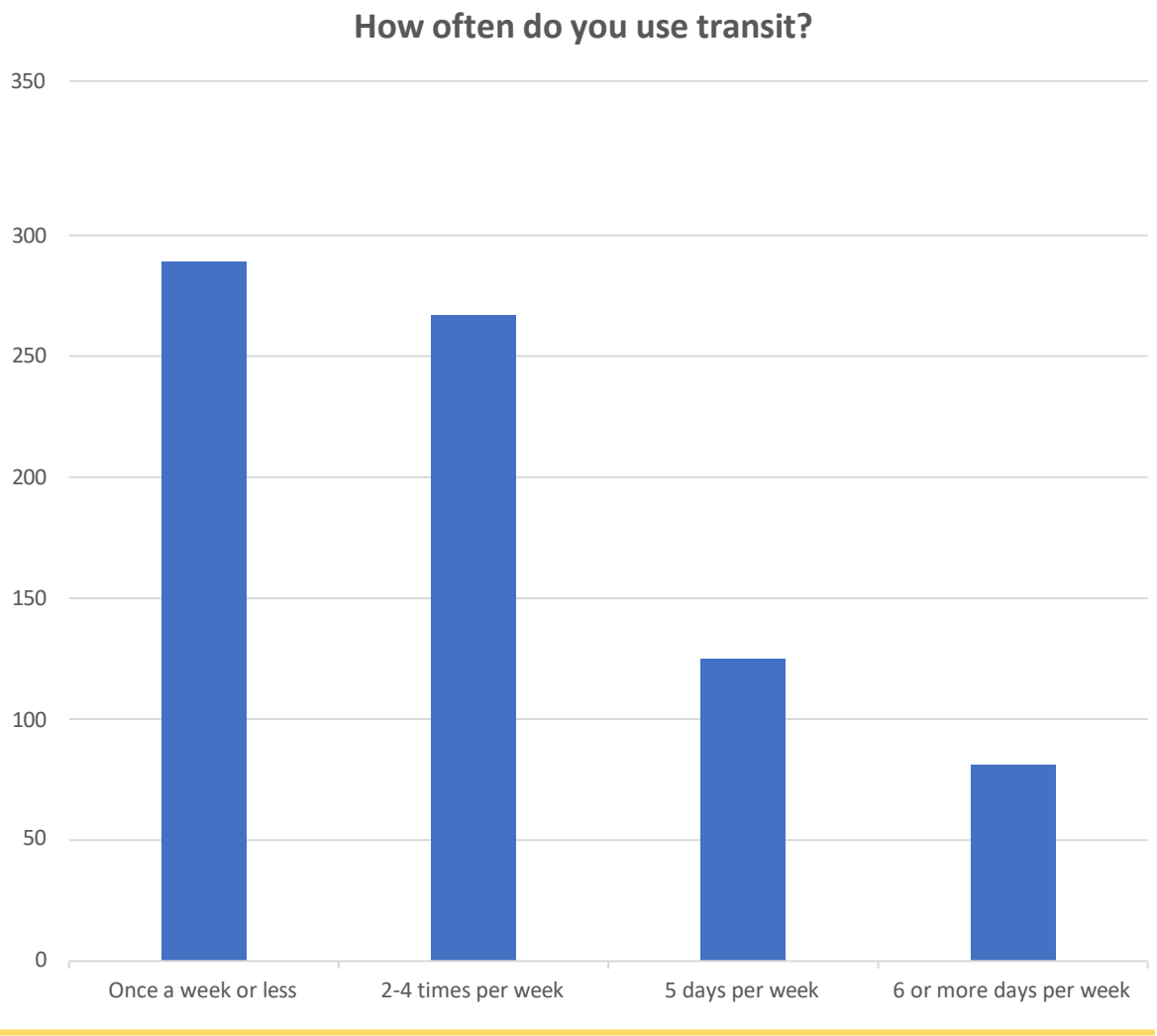
Public Involvement Snapshot



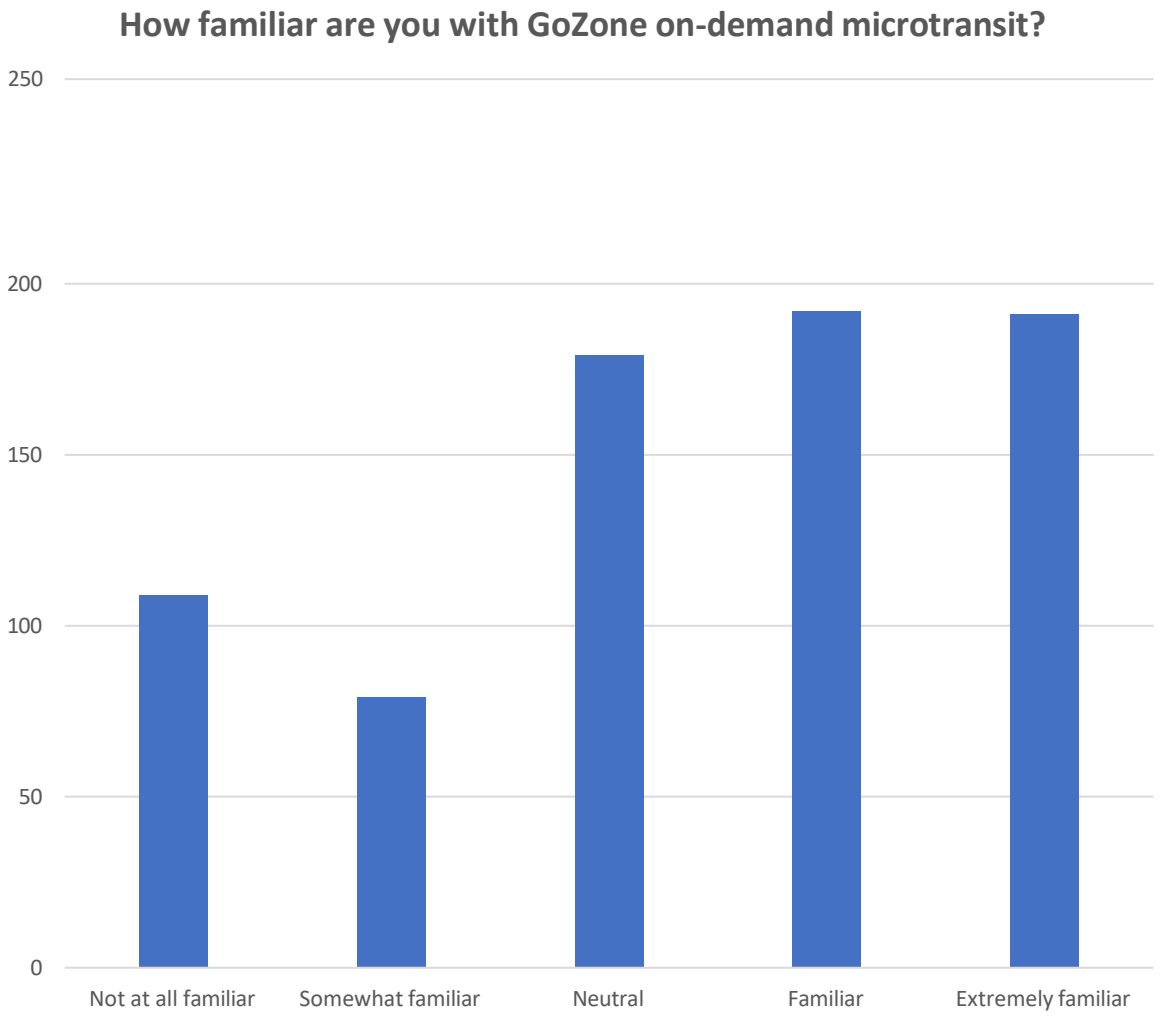
All data as of 6/12/22

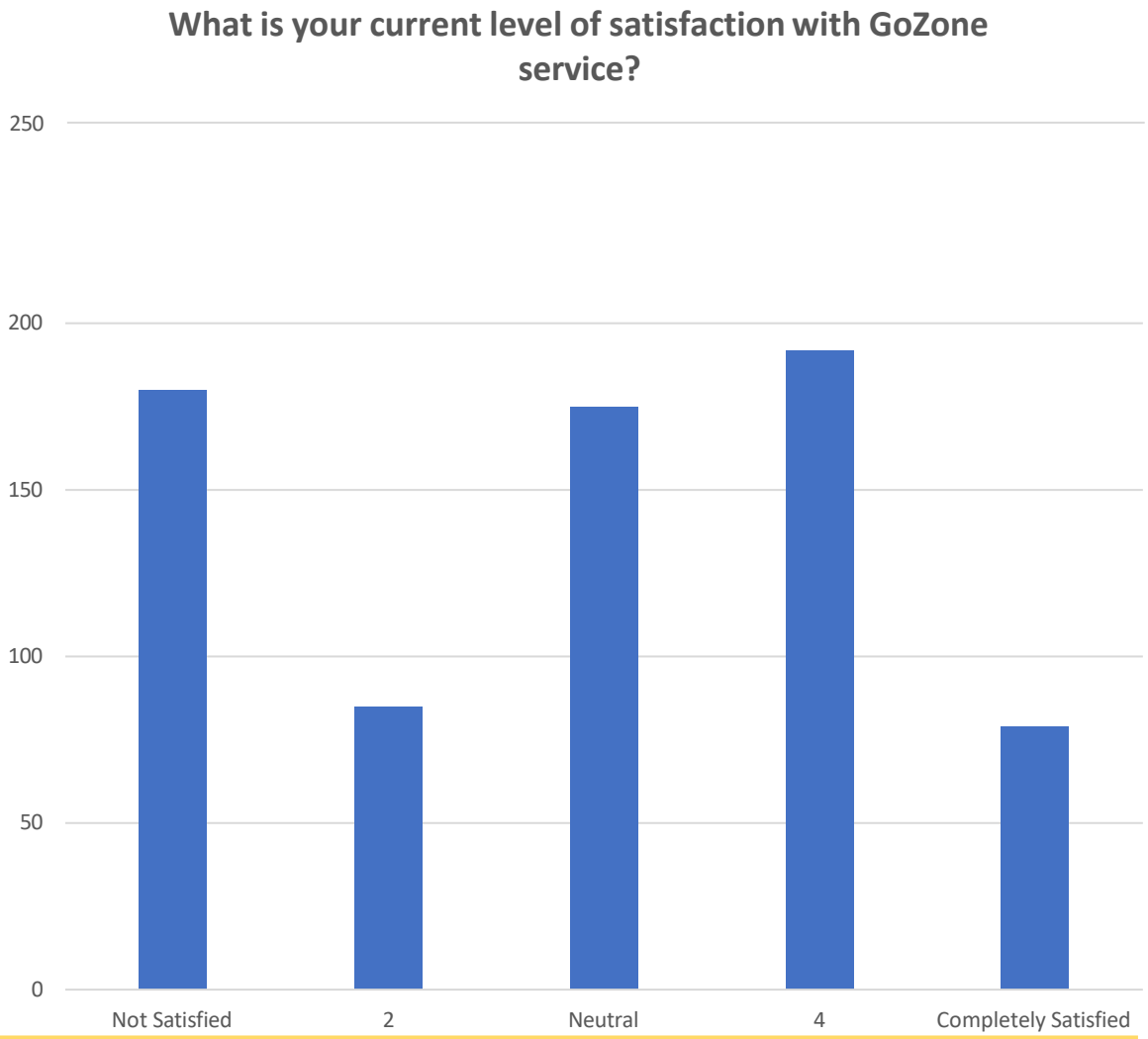
Survey Responses



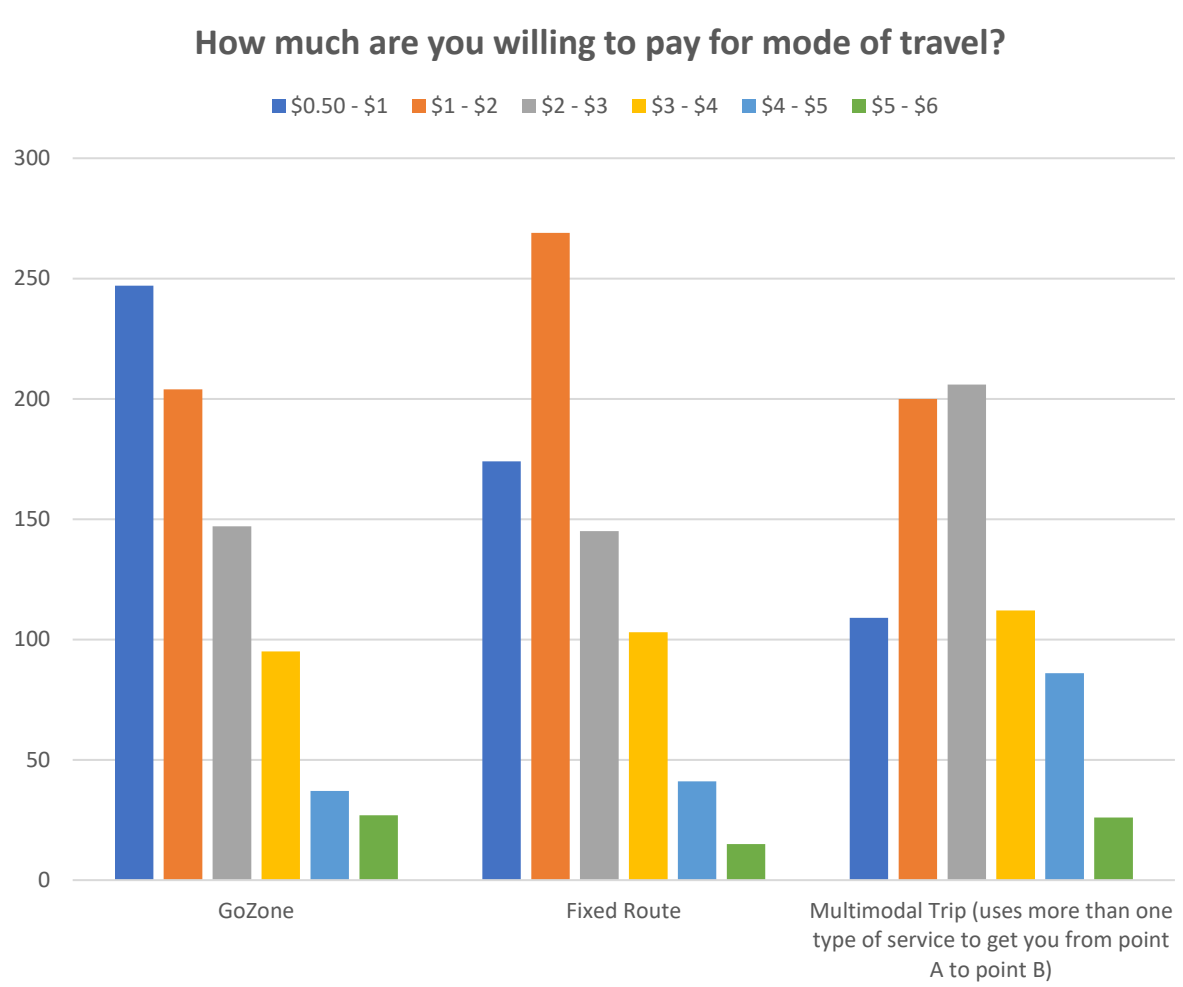


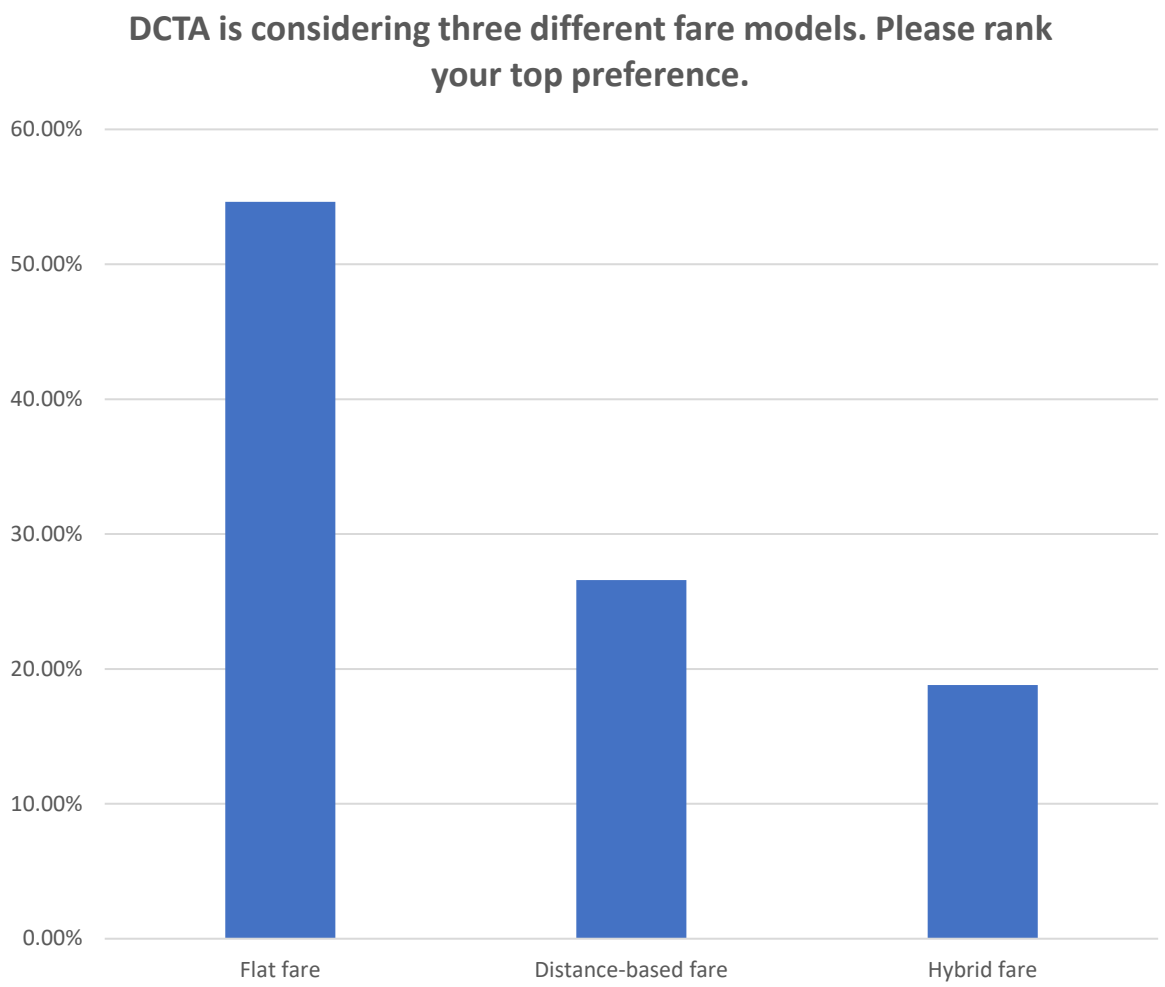
Survey Responses



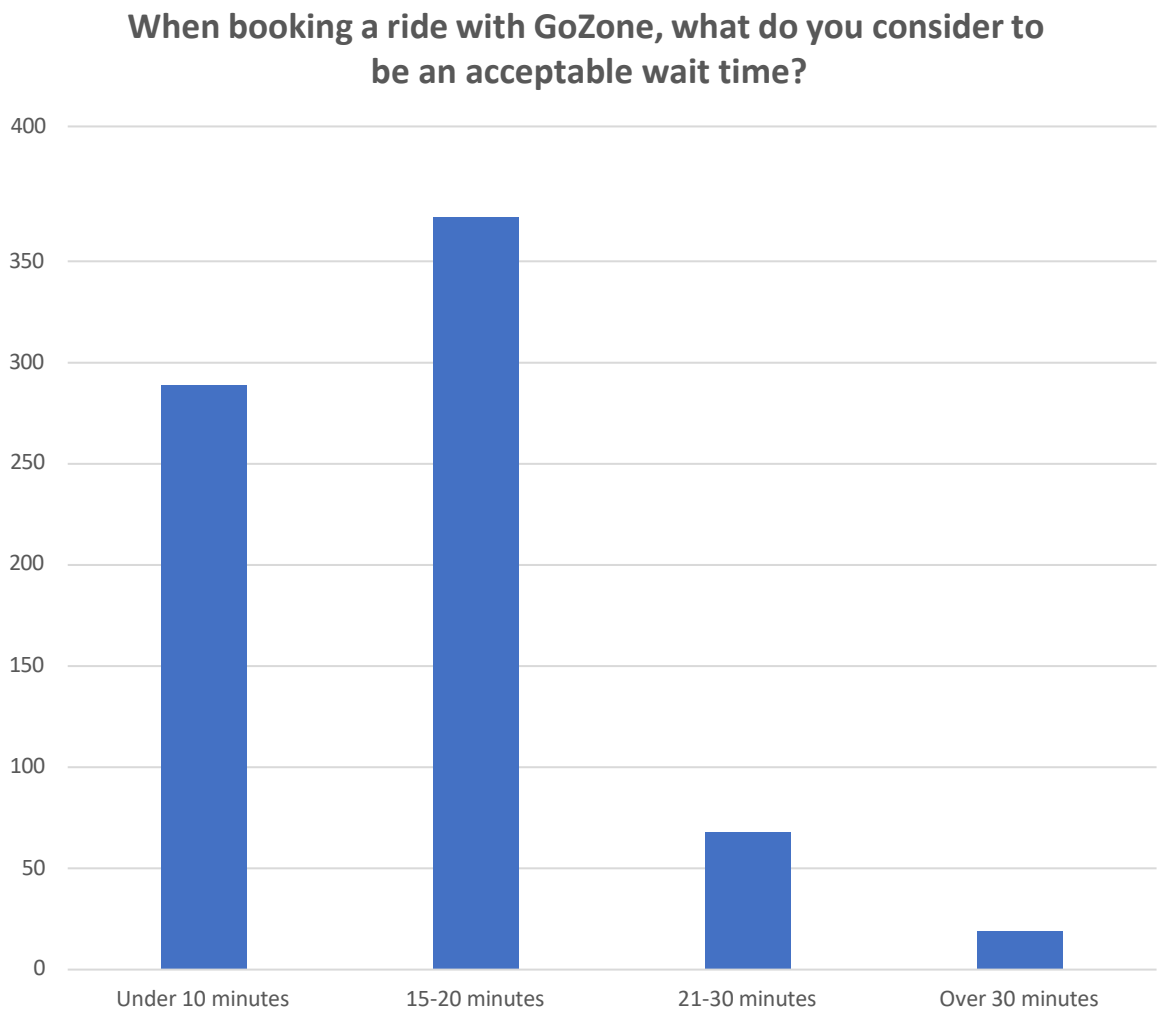


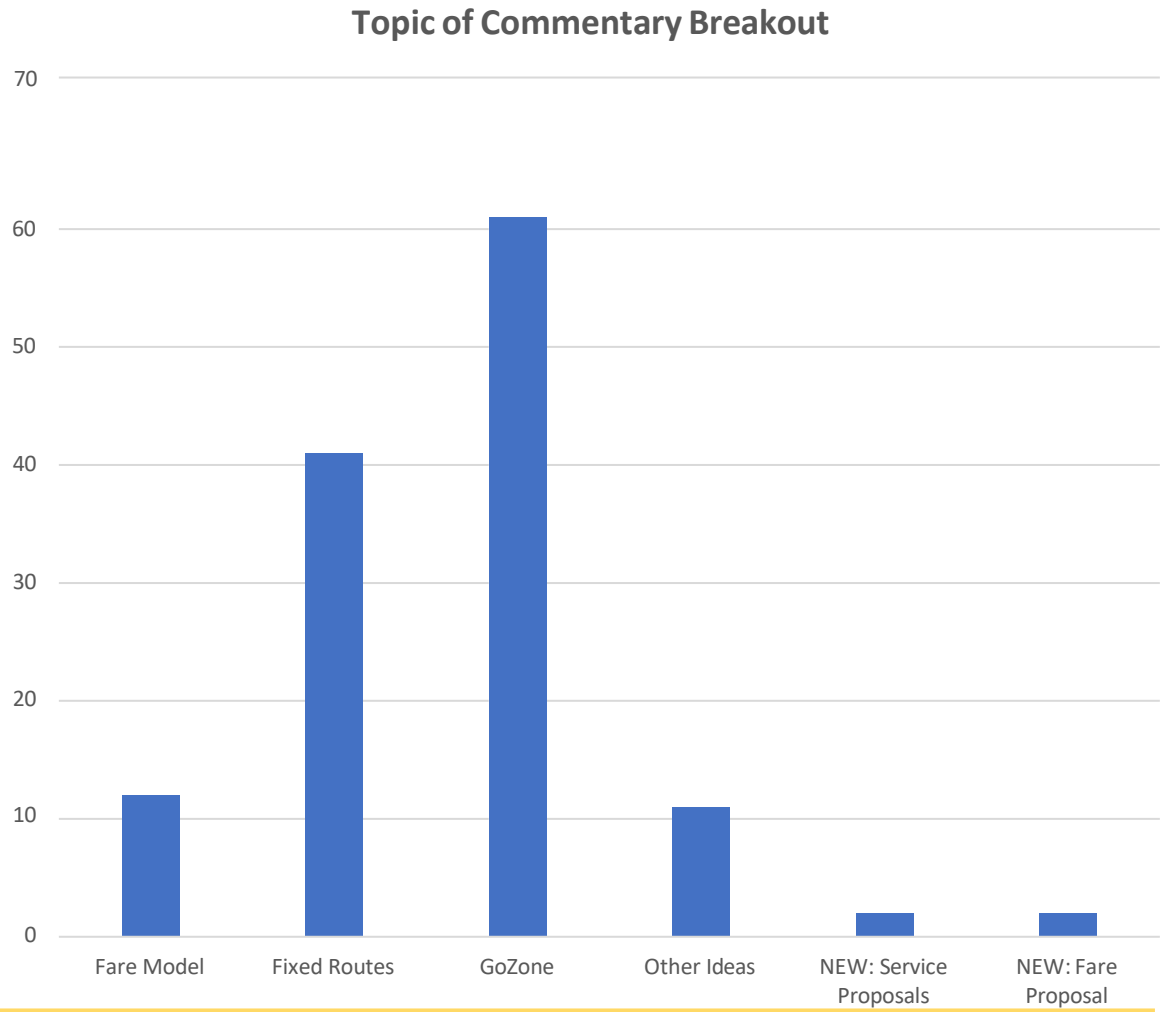
Survey Responses





Survey Responses





Survey Responses – Word Cloud



REGULAR AGENDA – ITEM 2

Discuss Public Feedback and Consider Approval of Service Change and Fare and Pass Structure Effective No Later Than November 1, 2022

Presenters:

Paul Cristina, Interim CEO
Javier Trilla, AVP Innovation and Information Technology
Pamela Burns, Director of Public Involvement and Communications
Chris Newport, Accenture
Daniel Berkovits, Via

ACTION ITEM

Public Involvement Process – Feedback Summary

Marketing and Communications Promotion

6 million Total Advertising Impressions

31 Media Article Secured/89,947,138 Total Readership

- ~90 million Total Readership
- $167,759 Ad Equivalency Value ($60K actual spend)

480,574 Social Media Impressions/4,096 Engagements

5 Emails Distributed

- 57,587 Recipients
- >94% open rate

30 Partner Features and Mentions

Community/Stakeholder Outreach

67 Calls and Emails

5,210 In-Person Impressions

11 Community Presentations

374 Brand Ambassador Hours

21,495 Mailers

Microsite

24,131 Total Visits

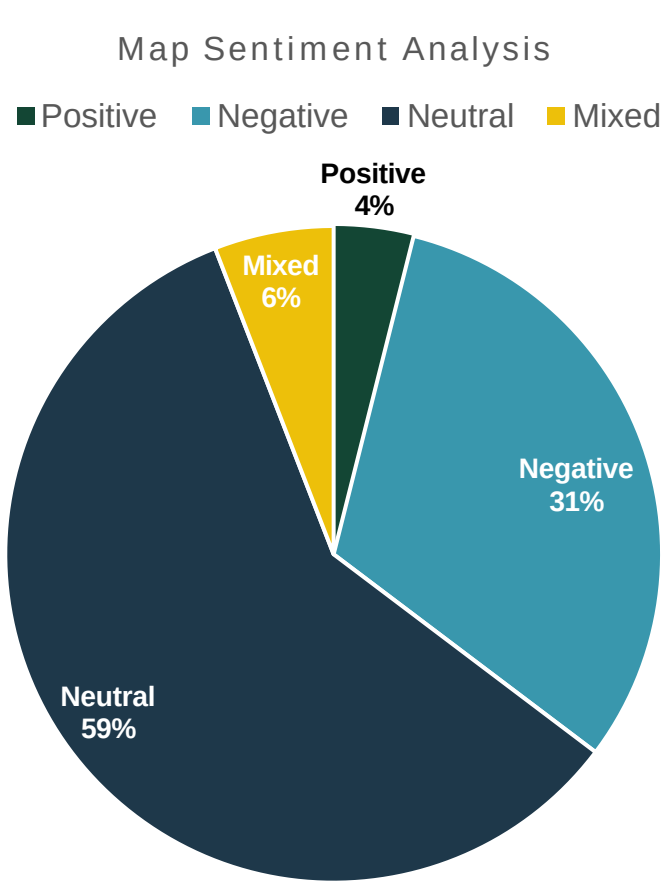
8,109 Unique Users/990 Unique Stakeholders

775 Fare and Service Survey Responses

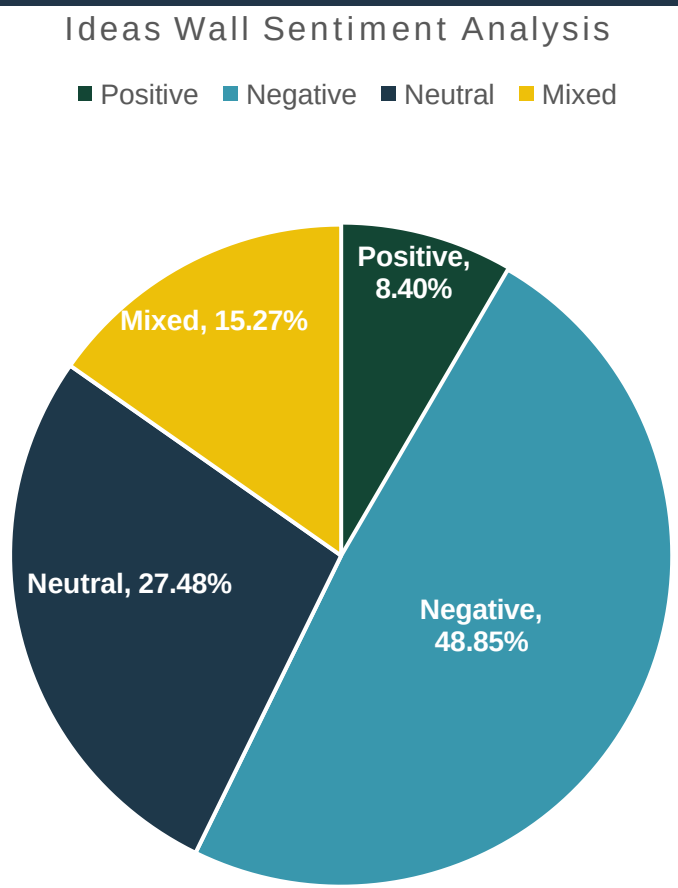
325 Total Comments

- 51 Map Comments
- 128 Ideas Wall Comments
- 146 General Feedback Comments

Public Feedback Sentiment Analyses



Positive: Suggestions for new stops
Negative: Safety issues (GZ driver behavior, stop locations); wait times/frequency
Neutral/Mixed: Inclusion of more areas (NCTC, Flower Mound, points of interest)



Positive: Cost of GoZone; suggestions to improve fixed route
Negative: Safety issues (GZ driver behavior, stop locations); accessibility for disabled (non-wheelchair users)
Neutral/Mixed: Better integration between GoZone/Connect/Rail; use of fares to influence behavior

Survey Responses

- 69.2% of all responses came from within Denton County
- 28% of responses came from the 76201 zip code
- Received more survey responses than 2021

Survey Responses by Location

