

DCTA

CONDADO DE DENTON
AUTORIDAD DE TRANSPORTE



PROGRAMA DEL TÍTULO VI DE LA DCTA

28 de marzo de 2019



Índice

<i>Lista de figuras</i>	3
<i>Lista de tablas</i>	3
1. Introducción	5
Compromiso de la DCTA con los derechos civiles	5
Descripción general de la agencia.....	6
Descripción general del sistema.....	9
2. Requisitos generales del Título VI	13
Aviso al público.....	13
Procedimiento de quejas por discriminación	14
Plan de Participación Pública de la DCTA	15
Plan para Personas con Dominio Limitado del Inglés	20
Actividades y el Programa para Personas con LEP	30
Descripción general de los órganos de toma de decisiones, la planificación y los grupos de asesoría	33
Cumplimiento de los subdestinatarios	35
3. Requisitos adicionales para los proveedores de transporte	36
Políticas y estándares de servicio.....	36
Nivel y calidad del control de servicio	36
Análisis demográfico del área de servicio	40
Cambios importantes en el servicio y políticas de impacto desigual.....	48
4. Análisis de equidad del Título VI	52
Proceso de análisis de las tarifas y de la equidad del servicio	52
Análisis de equidad de la construcción	53
5. Subsidios, revisiones y certificaciones	54
<i>Apéndice A: Resolución del Directorio para la implementación del Programa del Título VI</i>	56
<i>Apéndice B: Aviso al público sobre el Título VI</i>	58
<i>Apéndice C: Formularios y procedimientos de queja en virtud del Título VI</i>	60
<i>Apéndice D: Documentación de las quejas en virtud del Título VI</i>	70
<i>Apéndice E: Esfuerzos de divulgación y reuniones del grupo de asesoría para los ciudadanos desde 2014</i>	76
<i>Apéndice F: Ejemplo de aviso de reunión pública</i>	79
<i>Apéndice G: Acciones de divulgación (octubre de 2018-marzo de 2019)</i>	80
<i>Apéndice H: Políticas y estándares de servicio</i>	85
<i>Apéndice I: Análisis demográfico según el Título VI</i>	107
Datos demográficos de la DCTA. Grupos familiares de minorías, de personas de más de 65 años y de bajos ingresos, y grupos familiares con dominio limitado del inglés	107
Datos demográficos de la DCTA: Población con alguna discapacidad.....	164
<i>Apéndice J: Análisis del Título VI</i>	174
<i>Apéndice K: Hallazgos trienales del Título VI de la FTA</i>	235

Lista de figuras

Figura 1. Contexto del área de servicio de la DCTA	7
Figura 2. Densidad de población por sección censal con rutas fijas de la DCTA	8
Figura 3. Personas con discapacidades.....	11
Figura 4. Población de 65 años o más	12
Figura 5. Aviso de la DCTA sobre la Política del Título VI	13
Figura 6. Grupos familiares con dominio limitado del inglés. Todos los idiomas	24
Figura 7. Grupos familiares con dominio limitado del inglés. Idioma español.....	25
Figura 8. Grupos familiares con dominio limitado del inglés. Otros idiomas indoeuropeos	26
Figura 9. Grupos familiares con dominio limitado del inglés. Idiomas asiáticos y de las islas del Pacífico	27
Figura 10. Grupos familiares con dominio limitado del inglés. Otros idiomas	28
Figura 11. Secciones censales del área de servicio de la DCTA	41
Figura 12. Ubicaciones de las paradas y los servicios de ruta fija de la DCTA	42
Figura 13. Población minoritaria.....	44
Figura 14. Estado de pobreza.....	46
Figura 15. Comunicado de registro de la implementación de la política de cambios importantes en el servicio y en las tarifas	50
Figura 16. Cambio en el servicio después de agosto de 2017: cambio en los viajes por ruta	177
Figura 17. Concentraciones de poblaciones de bajos ingresos de la DCTA: cambio en el servicio de agosto de 2017.....	181
Figura 18. Concentraciones de poblaciones minoritarias de la DCTA: cambio en el servicio de agosto de 2017.....	182
Figura 19. Concentraciones de poblaciones con LEP de la DCTA: cambio en el servicio de agosto de 2017.....	183
Figura 20. Ruta del tren A y zonas de boleto gratuito.....	199
Figura 21. Ejemplo del área de cobertura.....	215
Figura 22. Cantidad de ventas de tarifas de la DCTA por tipo de tarifa	227

Lista de tablas

Tabla 1. Estado de las quejas ante la DCTA en virtud del Título VI.....	15
Tabla 2. Porcentaje de grupos familiares con LEP según el idioma principal dentro del grupo familiar	22
Tabla 3. Composición racial del Directorio	33
Tabla 4. Composición racial del Equipo de Asesoría para los Ciudadanos en 2019	34
Tabla 5. Datos de desempeño por ruta; año fiscal 2018.....	37
Tabla 6. Servicio en secciones censales con poblaciones minoritarias o de bajos ingresos por encima del promedio	38
Tabla 7. Detalles de la flota de la DCTA.....	39
Tabla 8. Población del área de servicio de la DCTA por raza/etnia	43
Tabla 9. Ingresos y estado de pobreza en el área de servicio de la DCTA.....	45
Tabla 10. Encuesta de satisfacción 2017 de la DCTA. Hallazgos demográficos	47

Tabla 11. Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos afectadas por el cambio en el servicio de agosto de 2017	175
Tabla 12. Cambio en el servicio de agosto de 2017: cambios en los viajes por ruta	176
Tabla 13. Grupos familiares con LEP afectados por el cambio en el servicio de agosto de 2017	178
Tabla 14. Condición de tener LEP, de ser minoría y de bajos ingresos para las secciones/bloques del censo: cambios en el servicio de agosto de 2017	179
Tabla 15. Resumen de los cambios en el servicio propuestos para agosto de 2018 de la DCTA.....	185
Tabla 16. Servicio NTX propuesto comparado con el servicio actual	187
Tabla 17. Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos afectadas por el cambio en el servicio de la Ruta 8.....	190
Tabla 18. Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos que acceden al servicio de la Ruta 8: actual vs. propuesto	191
Tabla 19. Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos afectadas por el cambio en el servicio de HVCS	191
Tabla 20. Grupos familiares con LEP afectados por el cambio en el servicio de la Ruta 8.....	192
Tabla 21. Grupos familiares con LEP afectados por el cambio en el servicio del HVCS	192
Tabla 22. Uso de la tarifa local por minorías y personas de bajos ingresos	202
Tabla 23. Población del área de servicio de la DCTA comparada con los usuarios de tarifas locales del tren A.....	203
Tabla 24. Grupos familiares con LEP en las áreas de cobertura del tren A en comparación con el promedio del condado	203
Tabla 25. Uso de pases de tarifas regionales por parte de minorías y personas de bajos ingresos	204
Tabla 26. Pase de tarifa regional actual y propuesta	204
Tabla 27. Población del área de servicio de la DCTA comparada con los usuarios de pases de tarifas regionales	205
Tabla 28. Promedios de minorías y personas de bajos ingresos de los condados de Dallas y Tarrant	206
Tabla 29. Promedio de pasajeros con LEP en comparación con el promedio del condado	206
Tabla 30. Población minoritaria y de bajos ingresos afectada por la implementación del servicio NTX.....	216
Tabla 31. Grupos familiares con LEP afectados por la implementación del servicio NTX.....	216
Tabla 32. Tipos de tarifas actuales y propuestas y servicios aplicables de la DCTA	221
Tabla 33. Tipos de tarifas actuales y propuestas y estructuras de las tarifas de la DCTA	222
Tabla 34. Tipos de tarifas actuales y propuestas y estructuras de tarifas reducidas de la DCTA.....	223
Tabla 35. Tarifas totales/de trasbordo actuales de la DCTA	224
Tabla 36. Tarifas actuales de la DCTA y su alternativa de menor precio después de los cambios propuestos en las tarifas	225
Tabla 37. Porcentaje del total de la cantidad de compras de las tarifas de la DCTA por tipo.....	228
Tabla 38. Uso de tarifas entre grupos minoritarios y no minoritarios	230
Tabla 39. Uso de tarifas entre poblaciones de bajos ingresos y que no son de bajos ingresos	233

1. Introducción

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

Compromiso de la DCTA con los derechos civiles

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

El título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, según sus modificaciones, protege a todas las personas dentro de los Estados Unidos contra la exclusión en la participación, la denegación de beneficios o cualquier otro tipo de discriminación en función de la raza, el color o la nacionalidad en cualquier programa o actividad que reciba asistencia financiera federal del Departamento de Transporte.

Como destinatario directo y regular de fondos federales en virtud de los programas de la FTA y del Departamento de Transporte (Department of Transportation, DOT) de los EE. UU., y de conformidad con los requisitos federales mencionados arriba, la DCTA entiende claramente su responsabilidad y obligación de garantizar el acceso igualitario y la oportunidad de participación en el proceso de planificación y toma de decisiones. Dichas responsabilidades y obligaciones garantizan que ocurra lo siguiente:

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

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

El programa definido aquí incluye todos los elementos exigidos a un prestador de servicios de transporte que opera en un área urbana de 200,000 o más habitantes con más de 50 vehículos en operación en horario pico. El programa reemplaza al Programa del Título VI anterior de la DCTA, está vigente desde el 1 de junio de 2019, se actualizó el 28 de marzo de 2016 y aborda las actividades desde junio de 2016. El documento se redactó con datos suministrados por la Oficina del Censo de EE. UU., el Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (North Central Texas Council of Governments, NCTCOG) y encuestas comunitarias realizadas por la DCTA. El personal de operaciones de la DCTA, los interesados de la comunidad y los pasajeros han suministrado datos anecdóticos. El apéndice A certifica la revisión y la aprobación del este Programa del Título VI por el Directorio de la DCTA.

Descripción general de la agencia

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

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

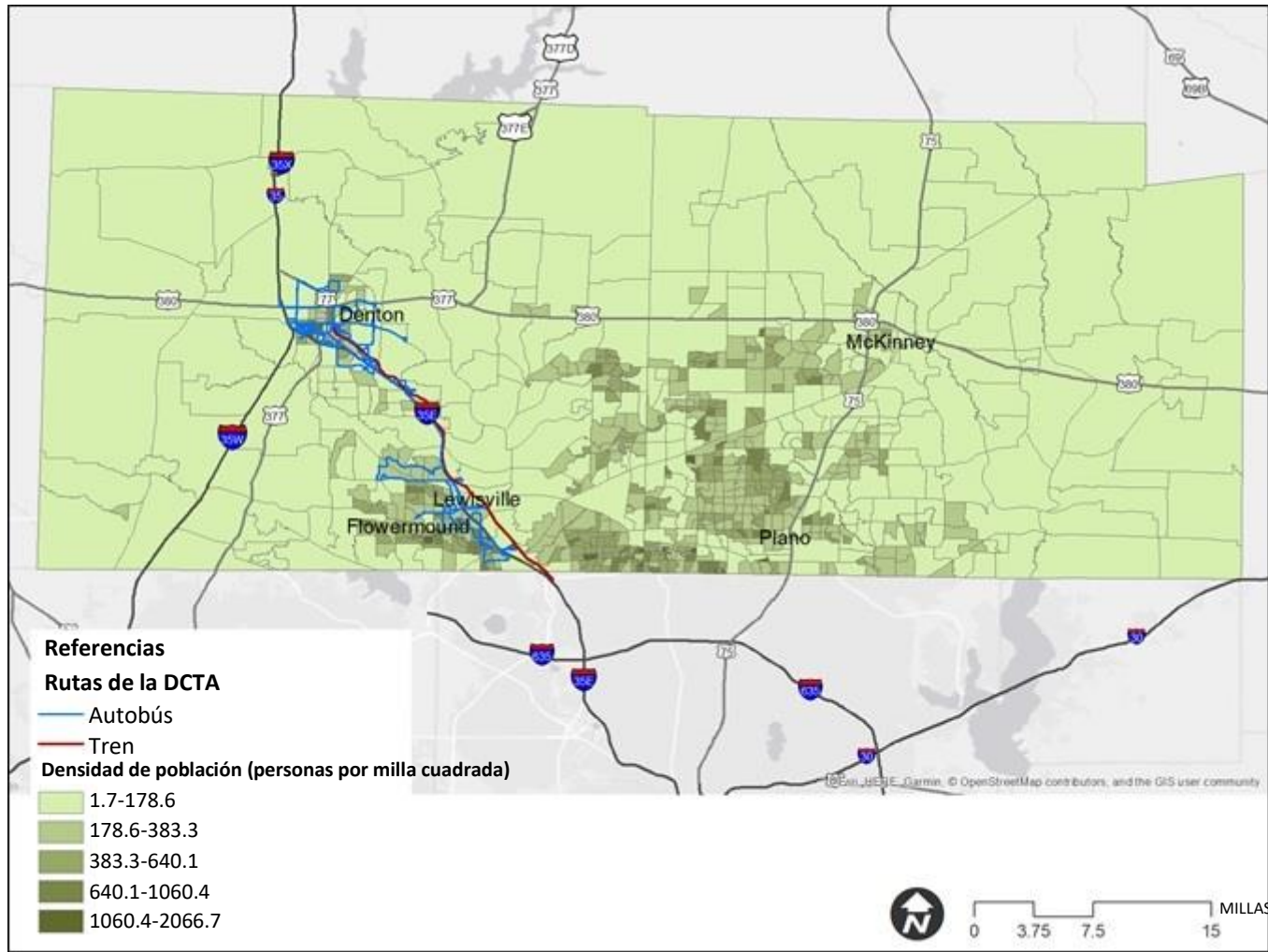


Figura 2. Densidad de población por sección censal con rutas fijas de la DCTA

Descripción general del sistema

La DCTA presta servicios de transporte dentro de los condados de Denton y Collin. La DCTA opera 10 rutas fijas, un sistema de tren de cercanías de 21 millas, servicios zonales a pedido, servicios de conexión con paradas limitadas, servicios de paratransito de respuesta ante la demanda y servicios de viaje compartido en camioneta. La DCTA también administra servicios por contrato con la University of North Texas (UNT), la North Central Texas College (NCTC), el Distrito de Transporte Urbano de McKinney (McKinney Urban Transit District, MUTD) y la ciudad de Frisco. Durante el pico de servicio, 62 autobuses, 4 trenes y 255 empleados y trabajadores contratados por la DCTA transportan a casi tres millones de pasajeros al año. El sistema de transporte presta servicios a tres instituciones de educación superior, se conecta con la red de transporte regional y con centros clave de trabajo, atención médica y gobierno.

Servicios locales de ruta fija

La DCTA opera ocho rutas fijas en Denton y dos en Lewisville. Las rutas funcionan de lunes a sábado. En Denton, las frecuencias pico (de 30 a 45 minutos) y fuera de horario pico (de 40 a 60 minutos) varían por ruta. En Lewisville, las rutas tienen una frecuencia de 25 a 30 minutos durante el horario pico y de 43 a 60 minutos fuera del horario pico.

Servicio de tren de cercanías

El tren A, la línea de tren de cercanías de la DCTA, funciona seis días por semana, sin contar feriados, y conecta seis estaciones de tren, incluida una estación que la DCTA comparte con el sistema Dallas Area Rapid Transit (DART). El tren A, con un promedio aproximado de 1,500 pasajeros por día, tiene una frecuencia de 22 minutos en hora pico y de aproximadamente 70 minutos fuera del horario pico.

Servicios zonales a pedido

La DCTA opera dos servicios zonales a pedido, uno en Denton y el otro en Lewisville. La zona del Aeropuerto Denton Enterprise conecta los comercios en el área adyacente al aeropuerto con las rutas fijas de la DCTA y el servicio de traslado del campus de la UNT. La zona del Aeropuerto Denton Enterprise funciona de lunes a viernes de 6 a. m. a 9:30 p. m. y los sábados de 8:30 a. m. a 7 p. m.

La zona de Lewisville Lakeway abarca el área de Lakeway Business Park en Lewisville y se conecta con el tren A y con las dos rutas del servicio de conexión de Lewisville en la estación Hebron del tren A. La zona de Lakeway funciona de lunes a viernes de 5:30 a. m. a 10:00 p. m. y los sábados de 8:30 a. m. a 9:30 p. m.

Servicio de traslado con paradas limitadas

En abril de 2016, la DCTA inició un servicio piloto en Highland Village (servicio de traslado de conexión de Highland Village) que funciona de lunes a viernes de 5:30 a. m. a 9 a. m. y de 3:30 p. m. a 7 p. m. (sin contar los feriados importantes). El servicio de traslado cubre el área de Highland Village, tiene una opción para estacionar los vehículos privados y tomar el transporte público, y conecta centros de trabajo. El servicio de

traslado con paradas limitadas se conecta con el tren A, el servicio de traslado del campus de North Central Texas College (NCTC) y las rutas fijas locales de la DCTA.

En septiembre de 2016, la DCTA inició North Texas Xpress junto con Trinity Metro, que funciona de lunes a viernes de 6:50 a. m. a 9:45 p. m. (sin contar los feriados importantes). El servicio de traslado de cercanías para personas que viajan diariamente a sus lugares de empleos cubre varios puntos a lo largo del corredor de la I-35W, tiene dos opciones para estacionar y subir, y conecta centros de trabajo. El servicio de traslado de cercanías con paradas limitadas permite conectarse con Trinity Railway Express (TRE), el traslado del Campus de University of North Texas (UNT) y las rutas fijas locales de la DCTA.

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

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

Viajes compartidos en camioneta

La DCTA subsidia parcialmente el servicio de viajes compartidos en camioneta para grupos de 6 a 15 personas que hacen viajes compartidos por trabajo y que comienzan o terminan en los condados de Denton o Wise.

Servicios por contrato

La DCTA opera servicios por contrato para los sistemas de traslado en los campus, junto con la UNT y la NCTC. Ambos sistemas brindan conectividad con el sistema local de autobuses de ruta fija y el tren A. El servicio de traslado de la UNT incluye nueve rutas que funcionan en Denton de lunes a viernes durante el año académico. El servicio es limitado los sábados y domingos, y durante los recesos de invierno y verano. El servicio de traslado de la NCTC ofrece dos rutas interurbanas con paradas limitadas para los dos campus de la NCTC. El servicio de traslado de la NCTC solo opera durante la temporada académica. Ambos sistemas de traslado con los campus están abiertos al público general con la tarifa correspondiente.

Según el contrato con la ciudad de Frisco, la DCTA ofrece un servicio de transporte de respuesta ante la demanda de acera a acera, además de servicios subsidiados de taxi y Lyft, para residentes elegibles de Frisco que viajen dentro de Frisco, McKinney, Allen y determinadas secciones de Plano. El servicio funciona de lunes a viernes de 6 a. m. a 6 p. m.

La DCTA gestiona el Programa de Transporte Público del Condado de Collin (Collin County Transit), un programa de vales para taxi para residentes que cumplen los requisitos de una de las ciudades participantes del Distrito de Transporte Urbano de McKinney. Las ciudades incluyen Celina, Lowry Crossing, McKinney, Melissa Princeton. El servicio funciona de lunes a viernes de 6 a. m. a 6 p. m. y los sábados de 8 a. m. a 6 p. m.

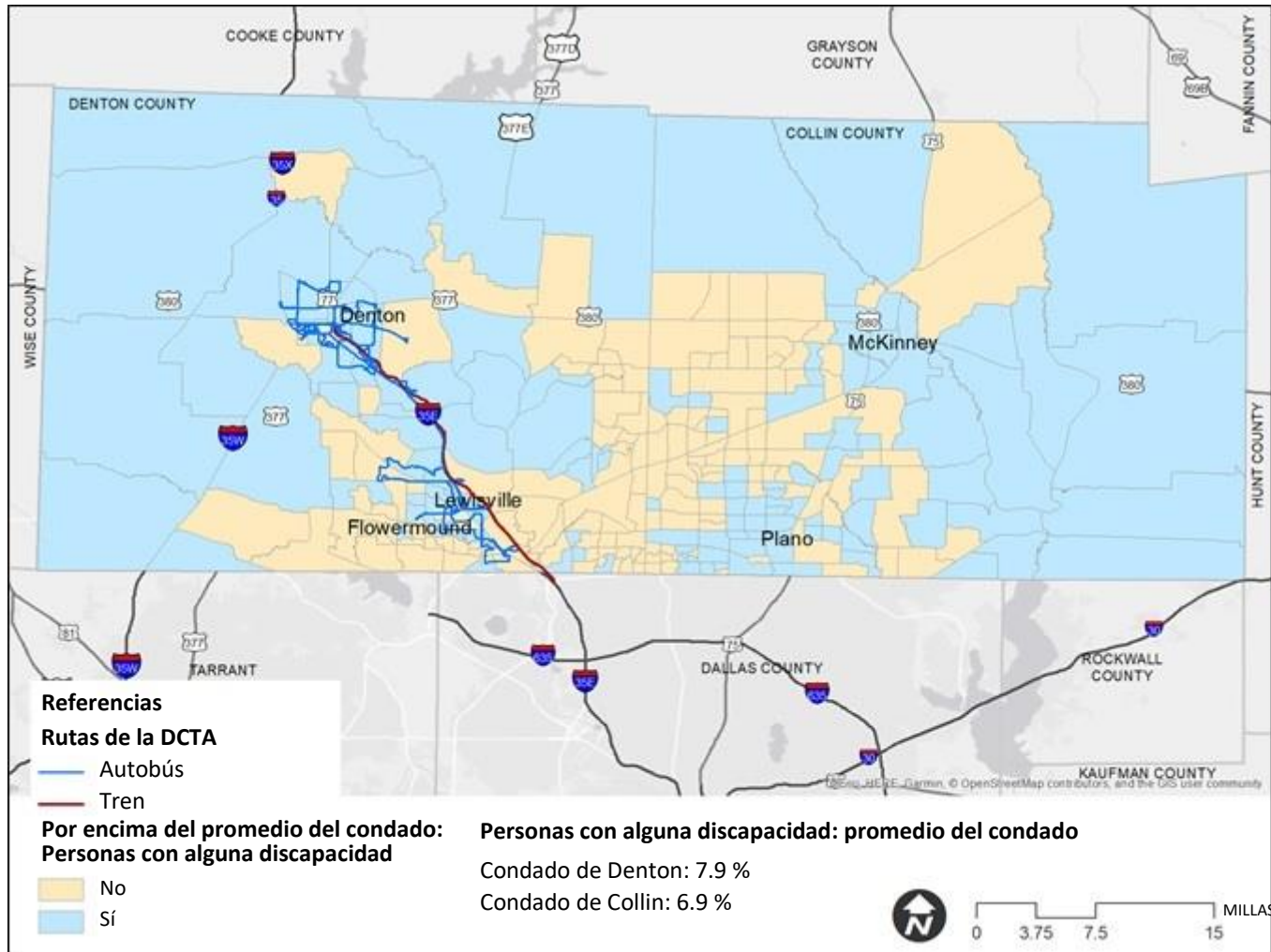


Figura 3. Personas con discapacidades

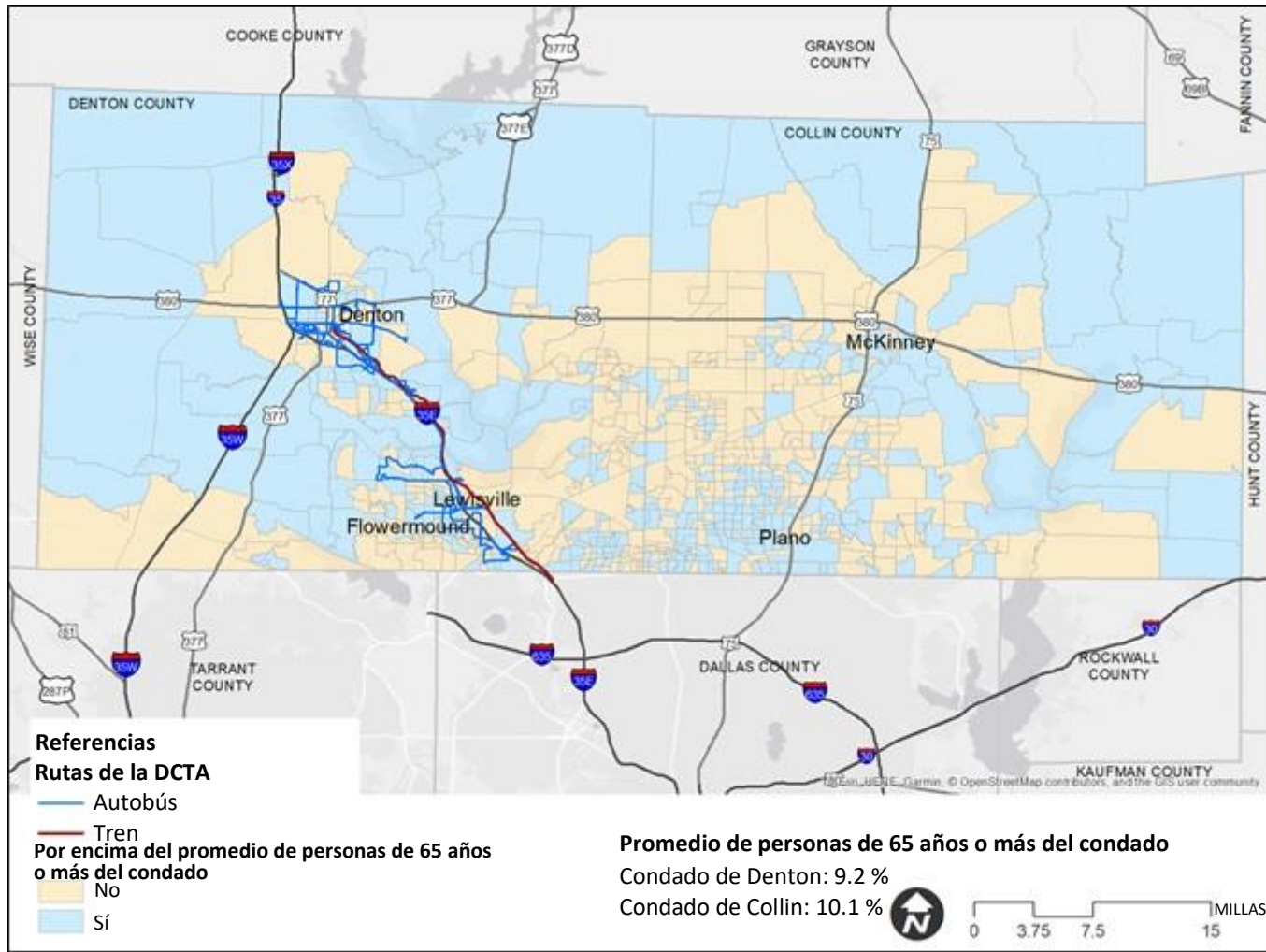


Figura 4. Población de 65 años o más

2. Requisitos generales del Título VI

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

Aviso al público

Para informar a los pasajeros de la DCTA y al público general sobre el compromiso de la agencia con el cumplimiento del Título VI y el derecho del público de presentar un reclamo por la violación de derechos civiles, la DCTA publica la siguiente declaración en inglés, español y Hakha Chin en su sitio web, en el centro de transporte, en las estaciones de tren y en su flota de autobuses. Figura 5 muestra el aviso de la DCTA sobre el Título VI (también presentado en el apéndice B y puesto a disposición del público en el sitio web de la DCTA:

<https://www.dcta.net/rider-info/411/non-discrimination-notice-title-vi>).

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

DCTA | AUTORIDAD DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE DENTON

Política del Título VI

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

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

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

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

RideDCTA.net • 940.243.0077 | [f](#) [t](#) [v](#) [in](#) [s](#) | HopOnBoardBlog.com • #RideDCTA

Procedimiento de quejas por discriminación

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

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

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

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

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

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

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

Si el demandante presenta de forma simultánea una queja ante la DCTA y ante un organismo externo, como el gobierno estatal o federal, la jurisdicción y la investigación de la agencia externa tendrán prioridad.

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

La DCTA recibió una (1) queja en virtud del Título VI durante el periodo informado. El apéndice D presenta dos formularios de documentación de queja: 1) una carta del coordinador del Título VI de la DCTA, que confirma la recepción de una queja y establece las conclusiones legales; y 2) un formulario interno de seguimiento de quejas en virtud del Título VI de la DCTA, que registra la naturaleza de la queja y la correspondencia de la DCTA con el demandante. Tabla 1 presenta el estado actual de las quejas ante la DCTA en virtud del Título VI.

Tabla 1. Estado de las quejas ante la DCTA en virtud del Título VI

N.º de identificación de la queja	Fecha de presentación	Estado
Uno	17 de julio de 2018	Sin hallazgos

Plan de Participación Pública de la DCTA

Desde el último periodo informado, las actividades de participación pública de la DCTA estuvieron centradas en proyectos de capital, el programa anual de proyectos, iniciativas futuras de planificación del sistema, cambios sugeridos en las tarifas y cambios sugeridos en el servicio en Denton, Highland Village y Lewisville.

De conformidad con los principios y los criterios del Plan de Participación Pública, con estas actividades se buscó generar oportunidades para fomentar la participación del público y obtener distintas opiniones, además de brindar información sobre los esfuerzos de planificación en transporte y el desarrollo de políticas de la junta. El apéndice E presenta una lista de los esfuerzos de divulgación de la DCTA desde 2014.

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

Principios clave

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

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

A través de un proceso público y abierto, la DCTA ha desarrollado un programa que usa distintas técnicas para fomentar y orientar los esfuerzos de participación pública y potenciar el acceso de las poblaciones minoritarias y con LEP al proceso de toma de decisiones sobre el transporte de la DCTA. El programa apunta a crear oportunidades para el diálogo con los pasajeros y las comunidades afectadas que les permitan hacer aportes e influir en los servicios de la DCTA. El Plan de Participación Pública describe el objetivo general y los métodos de divulgación usados para llegar a los pasajeros y a los interesados.

Objetivos del programa

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

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

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

Procedimientos de participación pública

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

- Cambios importantes en el servicio de conformidad con la Política de cambios importantes en el servicio y la tarifa de la DCTA.
- Aumentos en la tarifa, tipos de tarifa nuevos o cambios importantes en el método de pago de conformidad con la Política de cambios importantes en el servicio y la tarifa de la DCTA.
- Hitos clave en la implementación de proyectos grandes de capital.

- Desarrollo del programa anual de proyectos.
- Planificación a largo plazo.

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

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

El personal de la DCTA revisa todos los aportes del público que recibe. Todos los comentarios son analizados cuidadosamente y se incorporan en los cambios y las iniciativas planificadas, en la medida de lo posible. Puesto que hay distintas formas en las que el público puede expresarse, todos los comentarios públicos se consolidan y se entregan al Directorio de la DCTA antes de la consideración y adopción de cualquier cambio importante en el servicio o las tarifas.

Medidas de desempeño

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

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

Métodos de comunicación y participación

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

La DCTA se esfuerza para brindarle al público avisos oportunos sobre las oportunidades de participación pública de la agencia. Como mínimo, las comunicaciones esenciales deben ser publicadas dos semanas antes de la primera oportunidad de participación pública. La DCTA también hará un esfuerzo conjunto para brindarle al público suficiente tiempo para realizar aportes sobre decisiones clave. Como mínimo, los canales de comunicación deben estar abiertos 21 días a partir de la primera oportunidad de participación pública. Si bien este plazo es el objetivo de la DCTA, hay momentos en los que puede que se necesite un plazo más corto para difundir, obtener opiniones e informar las conclusiones. Esto no sustituye a los programas o estudios federales o estatales que requieran un periodo de comentarios mayor.

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

- comunicado de prensa en los medios locales
- cartelera en autobuses y trenes
- mensajes de correo electrónico masivos a los pasajeros e interesados
- comunicaciones orientadas a grupos barriales y poblaciones identificadas

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

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

Medios

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

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

- Medios impresos: la DCTA usa periódicos comunitarios dentro del área de servicio.
- En exteriores: la DCTA usa carteles electrónicos brindados por las ciudades miembro y publica avisos (en inglés y español) en autobuses, trenes e instalaciones de transporte.
- Sitio web: el sitio web completo de la DCTA tiene un calendario de eventos, el Plan de Participación Pública, las presentaciones correspondientes y acceso a un formulario en línea para enviar comentarios.
- Alertas para pasajeros: la DCTA tiene casi 10,000 suscriptores para el envío de alertas para pasajeros, las cuales informan sobre oportunidades para el envío de sugerencias, cambios de servicio próximos e impactos de servicio.

- **GORrequest:** GORrequest es un sistema de envío de comentarios en línea que incluye una aplicación móvil para Apple y Android, y un formulario basado en un sitio web. Los clientes y el personal de atención al cliente de la DCTA usan GORrequest para enviar comentarios y hacerles seguimiento, y controlar las respuestas y las solicitudes de servicio.
- **Redes sociales:** para comunicarse con los clientes, la DCTA usa Twitter, Facebook, YouTube y el blog *Súbete a bordo (Hop on Board)*. La DCTA tiene 14,956 amigos en Facebook y 5,894 seguidores en Twitter. Las pantallas de televisión en el centro de transporte muestran información para los pasajeros y datos de interés para la comunidad.
- Se usan los correos electrónicos directos a pasajeros, socios de la comunidad y otros interesados según corresponda.
- **Oficina de oradores:** el personal y el directorio de la DCTA desarrollan oportunidades para hablar en nombre de la organización ante interesados y grupos cívicos.
- **Sesiones de información al público y reuniones abiertas:** como mínimo, la DCTA celebra dos rondas de tres reuniones públicas o abiertas cada año y según corresponda.
- **Eventos comunitarios:** la DCTA prepara puestos de exposición en eventos comunitarios clave.
- **Audiencias públicas:** la DCTA celebra audiencias públicas de forma anual para recibir comentarios durante el proceso de elaboración del presupuesto.
- **Avisos legales:** la DCTA usa avisos legales según sea necesario para informar sobre las oportunidades de participación pública, empleo y negocios.

El apéndice F presenta un ejemplo de los avisos de las reuniones públicas.

Relaciones comunitarias

La DCTA establece relaciones habituales con partes interesadas claves, grupos comunitarios y poblaciones identificadas en toda la región para colaborar con el proceso de participación pública de la autoridad y su servicio para los clientes en virtud del Título VI (incluidos aquellos con LEP). El objetivo de dichas relaciones es beneficiar el proceso de participación pública mediante:

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

La DCTA mantiene una base de datos de la comunidad que incluye funcionarios electos, grupos barriales, grupos cívicos, grupos minoritarios, cámaras de comercio, agencias de servicios sociales, municipalidades y otros grupos en función de las esferas de influencia en la comunidad. Para ser agregados a la base de datos, cualquier persona u organización comunitaria puede llamar al personal de Marketing y Comunicaciones de la DCTA al 972.221.4600 o enviar un correo electrónico a info@dcta.net.

Equipos de Asesoría para los Ciudadanos

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

Si bien se recomiendan reuniones trimestrales, el equipo de asesoría para los ciudadanos definirá la frecuencia de las reuniones, que deberán celebrarse en lugares con acceso mediante transporte público.

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

Plan para Personas con Dominio Limitado del Inglés

El Plan para Personas con LEP de la DCTA responde a la obligación de la agencia, como receptora de asistencia financiera federal, de atender las necesidades de las personas con conocimiento limitado del inglés. El decreto ejecutivo 13166, titulado Mejora del Acceso a los Servicios para las Personas con LEP, establece que la prestación de servicios diferenciados en función de la incapacidad de hablar, leer, escribir o comprender inglés de una persona es un tipo de discriminación por nacionalidad. Este decreto rige sobre todas las agencias estatales y locales que reciben fondos federales, incluida la DCTA. La DCTA recibe asistencia federal a través del DOT de los EE. UU., que incluye la FTA, la Administración Federal de Ferrocarriles y la Administración Federal de Autopistas.

La DCTA ha desarrollado este Plan para Personas con LEP como parte de su Programa del Título VI con el objetivo de identificar medidas razonables para brindar asistencia lingüística a las personas con LEP que desean acceder a los servicios prestados por la autoridad de transporte. Según lo establecido en el decreto ejecutivo 13166, las personas con LEP no hablan inglés como su idioma primario y tienen una capacidad limitada para leer, hablar, escribir o comprender el inglés.

A fin de garantizar un acceso significativo a los programas y las actividades, la DCTA usa la información obtenida mediante un análisis de cuatro factores para determinar los servicios idiomáticos específicos que necesitan los pasajeros de la agencia de transporte y los métodos adecuados para la participación de aquellos con LEP. Este análisis ayuda a la DCTA a determinar si se comunica de forma eficaz con las personas con LEP y si cumple con la planificación de acceso idiomático y el desarrollo de información para los pasajeros.

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

1. El número o la proporción de personas con LEP que cumplen los requisitos para recibir servicios o que puede haber en la zona de operación de la DCTA.

2. La frecuencia con la que las personas con LEP entran en contacto con servicios y programas de la DCTA.
3. La naturaleza y la importancia de los servicios y los programas de la DCTA en las vidas de las personas.
4. Los recursos disponibles de la DCTA para la divulgación para personas con LEP, y los costos asociados.

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

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

Según lo definido en la sección “Descripción general de la agencia”, para los fines de este documento, el área de servicio de la DCTA incluye la totalidad de los condados de Denton y Collin, en tanto los servicios de ruta fija están concentrados dentro de las ciudades de Denton y Lewisville según el área urbanizada Denton/Lewisville. Se ofrecen servicios con paradas limitadas en Highland Village, Flower Mound y Corinth. El tren A tiene una estación terminal en Carrollton, que ofrece alternativas de trasbordo para continuar hasta Downtown Dallas y otras conexiones con el tren ligero Dallas Area Rapid Transit (DART) y el servicio de autobús. Según el contrato con la ciudad de Frisco, la DCTA opera un servicio de transporte de respuesta ante la demanda de acera a acera para residentes que cumplen los requisitos en Frisco, para hacer viajes dentro de Frisco, McKinney y Allen, además de determinadas secciones de Plano. La DCTA también tiene contratos con la ciudad de McKinney y el MUTD para la administración de un programa subsidiado de vales para taxi en las ciudades participantes del MUTD, que incluyen Celina, Lowry Crossing, McKinney, Melissa y Princeton. A continuación, se describe el perfil demográfico de la DCTA:

- Revisión de los datos del censo de los EE. UU.: una revisión de los datos calculados a cinco años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (American Community Survey, ACS) de 2017 identificó una representación con importancia estadística de grupos familiares hispanohablantes con dominio limitado del inglés en el condado de Denton y en las ciudades de Denton y Lewisville. Tabla 2 presenta el porcentaje del total de grupos familiares en cada zona geográfica que se identifican como personas con LEP, organizado por idioma principal dentro del grupo familiar.

Tabla 2. Porcentaje de grupos familiares con LEP según el idioma principal dentro del grupo familiar

Zona geográfica		Español	Otro idioma indoeuropeo	Idiomas asiáticos y de las islas del Pacífico	Otros idiomas
Ciudades clave	Denton	3.11 %	0.29 %	0.88 %	0.38 %
	Frisco*	0.95 %	0.54 %	1.10 %	0.09 %
	Highland Village	0.19 %	0.00 %	0.21 %	0.00 %
	Lewisville	4.54 %	0.50 %	1.87 %	0.16 %
Totales del condado	Condado de Denton	2.28 %	0.35 %	0.97 %	0.09 %
	Condado de Collin	1.90 %	1.03 %	1.87 %	0.23 %

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., cálculos a 5 años de la ACS 2017

Nota: Las ciudades clave constituyen una parte de los condados de Denton o Collin, por lo tanto, los totales de las ciudades no se suman en los totales de condado.

**Los límites de Frisco cruzan los límites del condado, de modo que la ciudad está dentro de los condados de Denton y de Collin.*

- Revisión de los datos de la encuesta de la DCTA: la DCTA realiza una encuesta semestral entre sus clientes para medir el desempeño del sistema, recopilar opiniones sobre las iniciativas y las prioridades del servicio, y comprender la composición demográfica de sus clientes. En los datos de la encuesta de 2017, el inglés y el español fueron los idiomas predominantes hablados por los clientes de la DCTA. Casi el 5 % de los clientes en 2017 indicaron que el español era su idioma principal. Los otros idiomas informados mediante la encuesta fueron el Hakha Chin (0.04 %) y el inglés (69 %).
- Evaluación de experiencias previas: los diálogos con los conductores de transporte, los representantes de atención al cliente y el centro de llamadas de la DCTA confirmaron los encuentros frecuentes y constantes con personas hispanohablantes con un dominio del inglés bajo o nulo. Casi siempre, la información solicitada se relaciona con rutas, cronogramas, conexiones con otros sistemas de transporte, destinos clave (comercios minoristas, servicios médicos, servicios sociales y empleadores) y tarifas.
- Los diálogos con ciudades asociadas, distritos escolares locales y partes interesadas revelaron que sus datos y experiencia señalan la necesidad de brindar información a las personas hispanohablantes en su idioma nativo. Con este conocimiento, la DCTA ha trabajado con los distritos escolares locales, la Comisión de la Fuerza Laboral de Texas y las agencias de servicios sociales para garantizar la satisfacción de las necesidades de estas personas, en especial aquellas con LEP.
- Las conversaciones con el pastor de la comunidad chin en Lewisville revelaron otro grupo demográfico, además de las personas hispanohablantes, que cumple los requisitos mínimos de protección legal. Más de 3,500 refugiados chin de Birmania se han reubicado en Lewisville con la asistencia de Catholic Charities. Si bien representan una porción pequeña de la población de Lewisville, la mayoría no tiene vehículo y es probable que necesite el transporte público. La DCTA trabaja de cerca con el pastor de la comunidad chin para brindar información sobre el transporte y los recursos personalizados. La

DCTA usó una empresa de traducción para todas las traducciones y se comunica con Catholic Charities y con el pastor de la comunidad chin para las traducciones, según sea necesario. Todos los documentos importantes de la DCTA están traducidos al Hakha Chin y están disponibles para su descarga. Para los fines del presente, por documentos clave se entiende lo siguiente:

- Todas las guías de ruta de autobús, el tren A y los servicios a pedido de la agencia.
- La información sobre el Título VI, incluido el Programa del Título VI, las políticas, los procedimientos y el formulario de queja de la DCTA.
- La información sobre el servicio Access, incluidas las políticas, los procedimientos y las solicitudes.

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

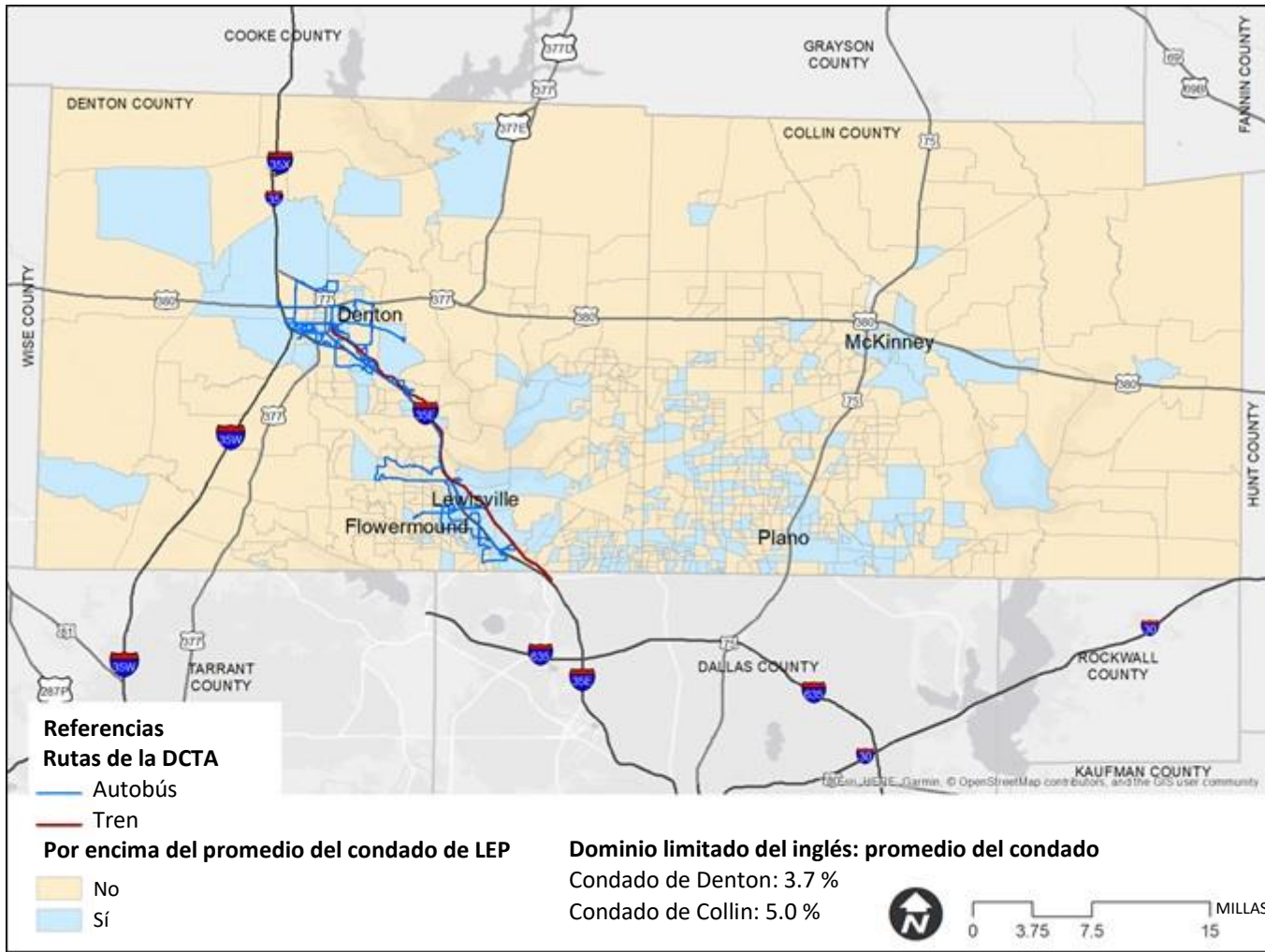


Figura 6. Grupos familiares con dominio limitado del inglés. Todos los idiomas

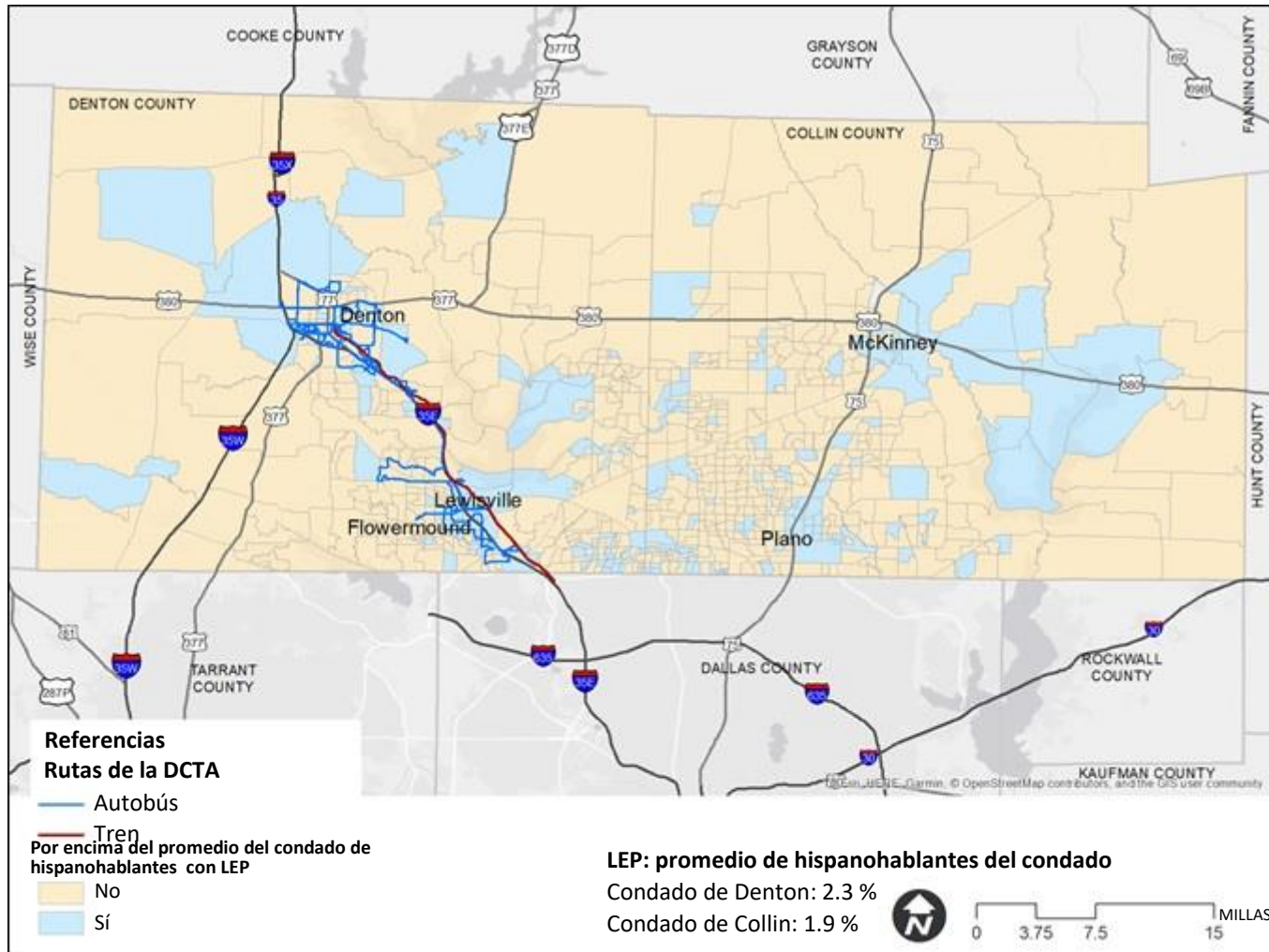


Figura 7. Grupos familiares con dominio limitado del inglés. Idioma español

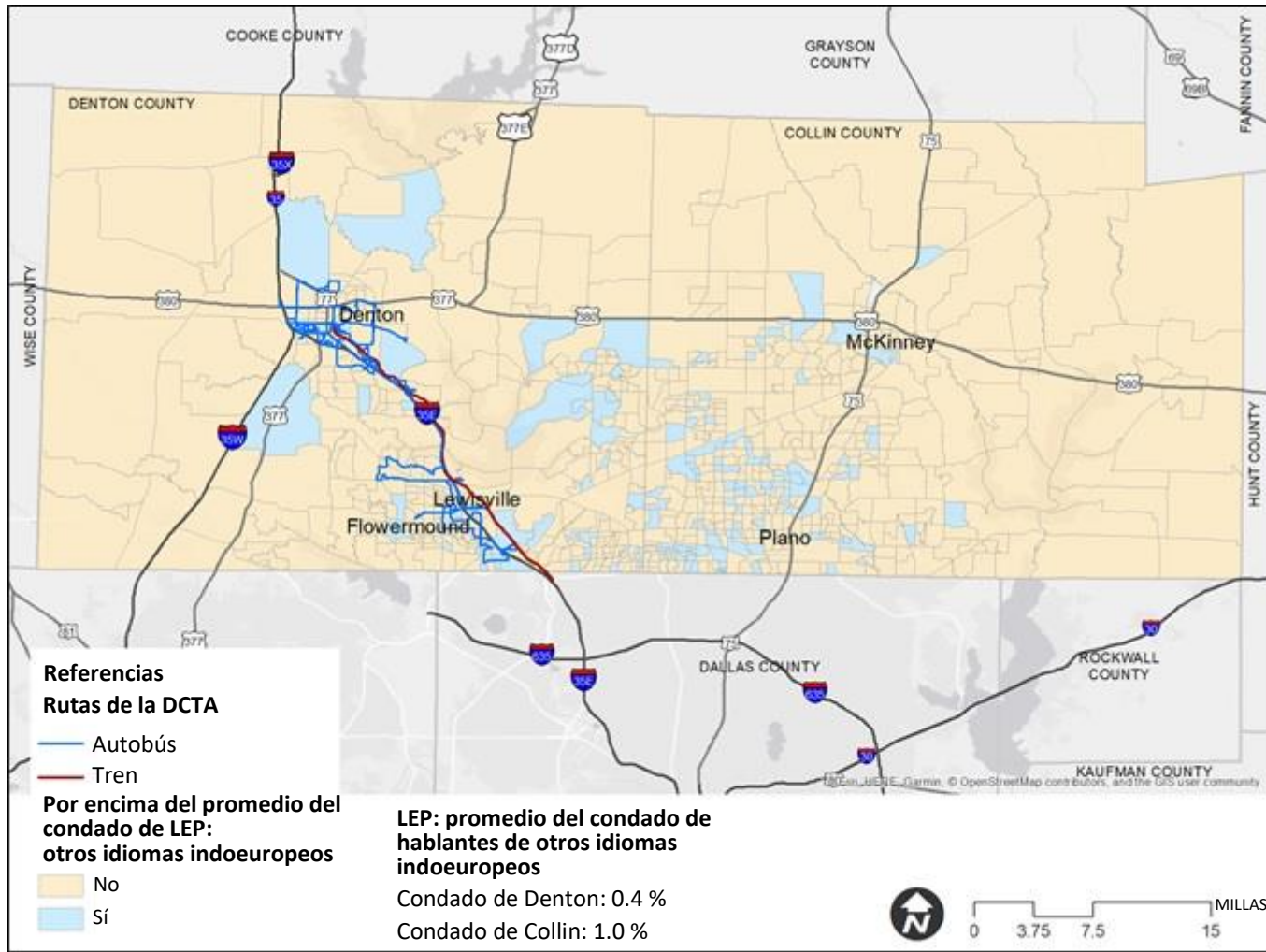


Figura 8. Grupos familiares con dominio limitado del inglés. Otros idiomas indoeuropeos

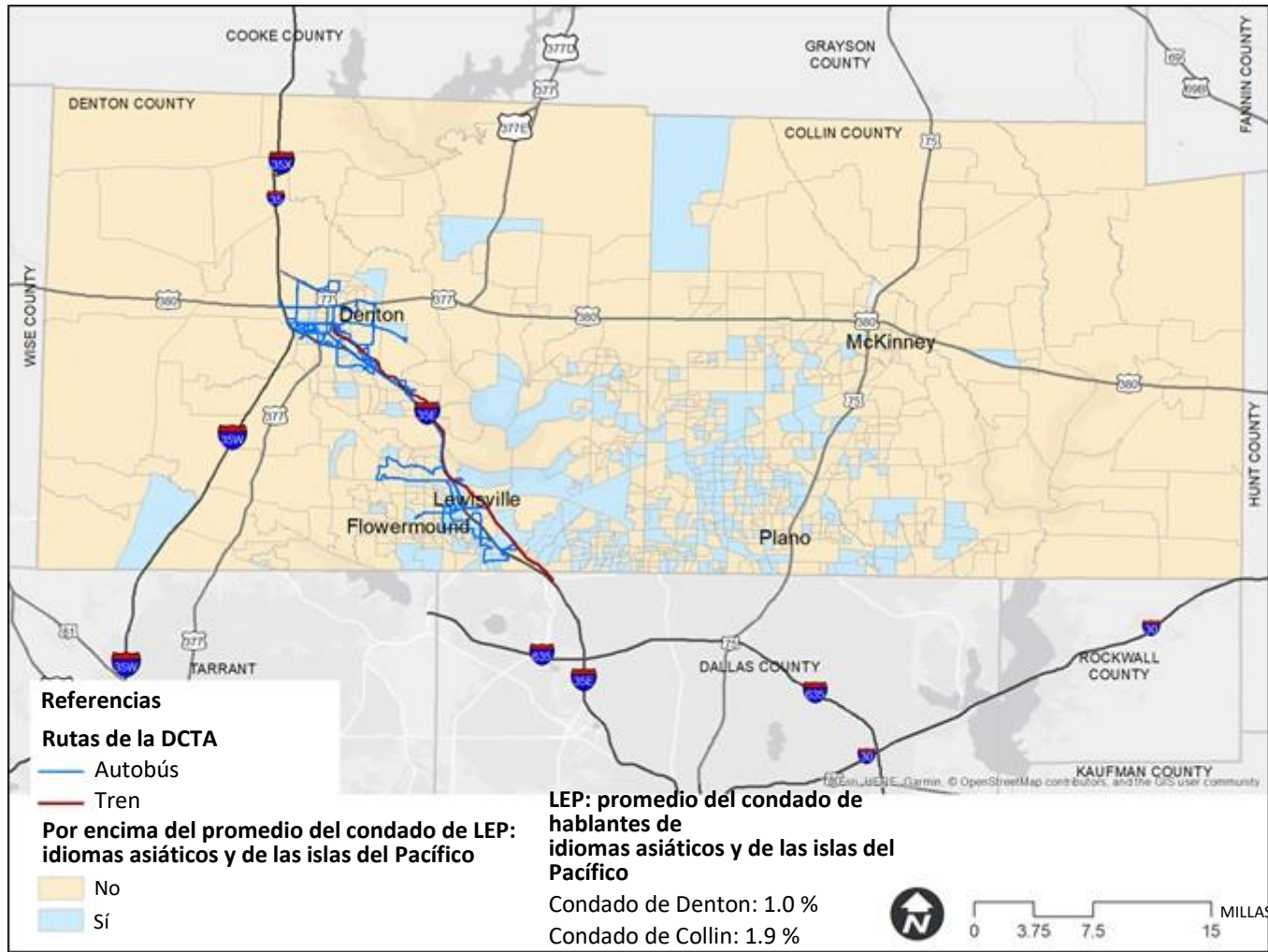


Figura 9. Grupos familiares con dominio limitado del inglés. Idiomas asiáticos y de las islas del Pacífico

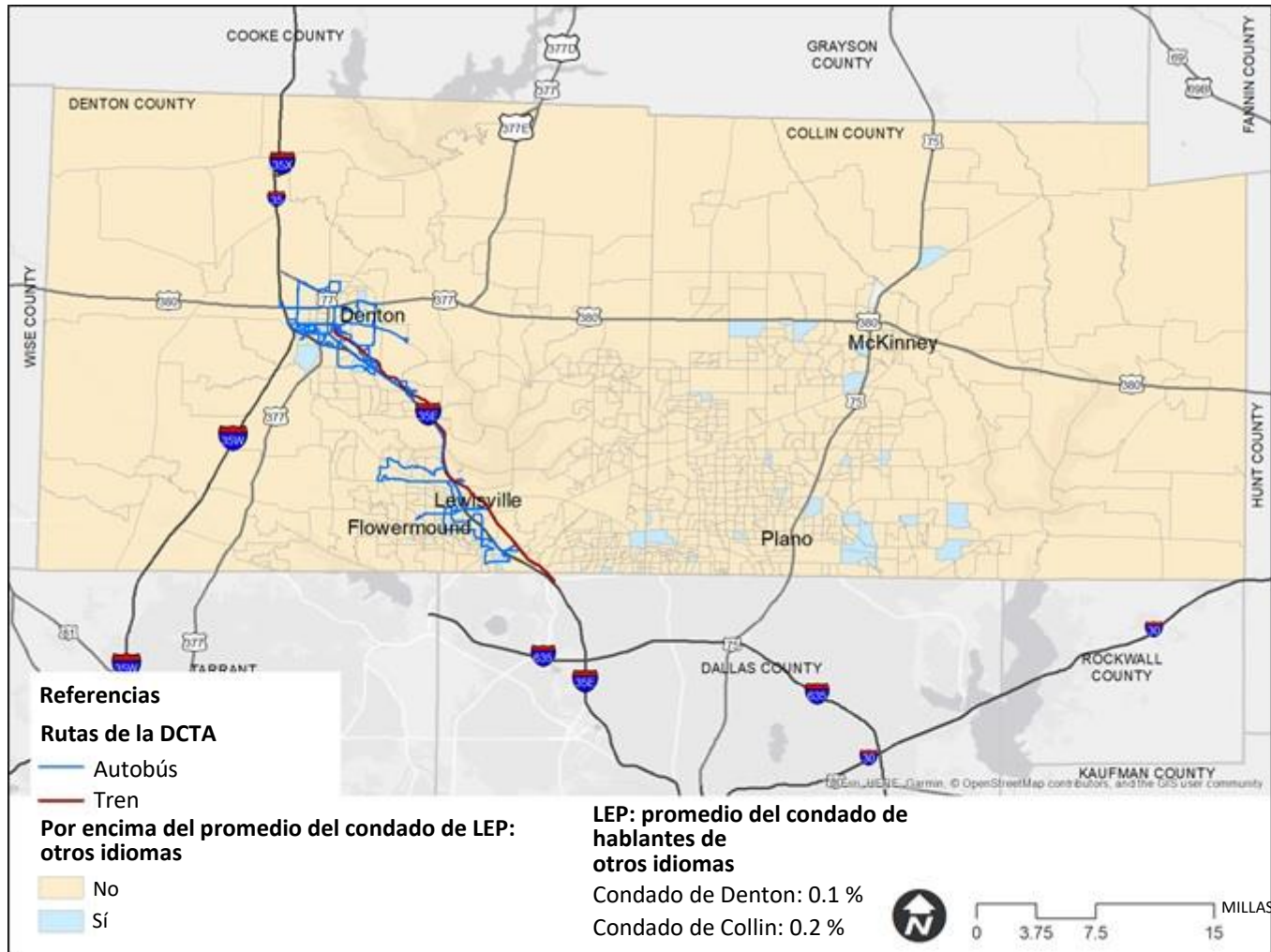


Figura 10. Grupos familiares con dominio limitado del inglés. Otros idiomas

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

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

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

La DCTA organiza debates y oportunidades de participación de forma regular en las instalaciones de la DCTA y en otros lugares públicos durante los cambios de servicio o para recopilar comentarios sobre la prestación del servicio.

En función del factor 2 y de los diálogos mencionados, no se identificó de forma constante ningún otro grupo de población o idioma que cumpliera los requisitos para participar.

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

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

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

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

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

Factor 4: los recursos disponibles de la DCTA y los costos.

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

Debido al tamaño reducido de la agencia y sus recursos limitados, la DCTA ha colaborado con organizaciones comunitarias y agencias de servicios sociales para brindar asistencia. Dichas agencias incluyen el Distrito Escolar Independiente (Independent School District, ISD) de Lewisville, el ISD de Denton, el ISD de Carrollton/Farmers Branch, el ISD de Lake Dallas, la UNT, la Texas Woman's University, la NCTC, la Cámara de Comercio Hispana de Denton, el Ejército de Salvación, la ciudad de Denton, la ciudad de Lewisville, la ciudad de Highland Village, la Iglesia Católica de la Inmaculada Concepción, Catholic Charities, Serve Denton, REACH de Denton, la Asociación Barrial del Sureste de Denton (Southeast Denton Neighborhood Association), Acción Comunitaria Cristiana (Christian Community Action) y Our Daily Bread.

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

La DCTA minimiza los costos anuales mediante la impresión de materiales en inglés y en español. Además, ofrece los materiales en Hakha Chin en un formato digital que puede ser impreso. La DCTA revisa sus gastos y presupuestos de traducción de forma acorde en cada año fiscal.

Actividades y el Programa para Personas con LEP

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

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

- Examen de registros para consultar la recepción de solicitudes de asistencia lingüística en el pasado, ya sea en reuniones o por teléfono, con el objetivo de determinar si la asistencia lingüística puede ser necesaria en el futuro.
- Una mesa de bienvenida en todos los eventos patrocinados por la DCTA, para que un miembro del personal reciba a los participantes a medida que llegan. Al entablar una conversación informal con los participantes, es posible medir la capacidad de cada uno de los asistentes de hablar y comprender el inglés.
- Quizá no podrán abordarse las necesidades de asistencia de traducción para las personas que se identifican como individuos con dominio limitado del inglés en ese evento específico, pero le servirá a la DCTA para identificar necesidades de asistencia

lingüística en eventos futuros. Las oportunidades de participación futuras se ofrecerán a estas personas por teléfono con un intérprete o por medios escritos en su idioma nativo.

- Tener tarjetas de identificación de idiomas en todos los vehículos de transporte para ayudar a los conductores a identificar las necesidades de asistencia lingüística de los pasajeros. En caso de encontrarse con dichas personas, se les indicará a los conductores que intenten obtener información de contacto para el gerente de operaciones, quien podrá hacer el seguimiento con los servicios de Language Line.
- Contratar empleados bilingües de forma activa.
- Los despachadores y los encargados de cronogramas también tendrán tarjetas de identificación de idiomas para identificar correctamente el idioma nativo de cualquier persona con LEP que se encuentren, en persona o por teléfono. De toparse con estas personas, los despachadores y los encargados de cronogramas tienen instrucciones sobre cómo usar los servicios de Language Line.
- Habrá tarjetas de identificación de idiomas en el Centro de Transporte para el Centro de Denton y en la recepción de la sede central. Es de particular importancia que los representantes de atención al cliente tengan estas tarjetas disponibles, ya que la estación recibe al sistema de transporte local y a la red regional de ferrocarriles. Los empleados de ambos lugares han recibido instrucciones sobre cómo usar los servicios de Language Line para ayudar a las personas con LEP.
- Hay contenido específico en Internet sobre los Programas de Dominio Limitado del Inglés y del Título VI de la DCTA en las siguientes direcciones:
 - Título VI: <https://www.dcta.net/riders-info/411/non-discrimination-notice-title-vi>
 - LEP: <https://www.dcta.net/riders-info/411/limited-english-proficiency-plan>

Medidas de asistencia lingüística

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

- Hay servicios de traducción disponibles en todas las reuniones públicas a pedido por anticipado. Esta información se incluye en los avisos de las reuniones.
- Hay tarjetas de identificación de idiomas en todo momento en los vehículos de la DCTA, en el Centro de Transporte para el Centro de Denton y en las oficinas administrativas del sistema de transporte donde se venden boletos o se reparte información.
- La Política del Título VI, el formulario de queja y el Plan para Personas con LEP de la DCTA están publicados en el sitio web de la agencia, en www.RideDCTA.net.
- La DCTA publica versiones traducidas del aviso sobre el Título VI junto con la versión en inglés en todos los vehículos de la DCTA y en el Centro de Transporte para el Centro de Denton (DDTC).
- La DCTA ofrece versiones traducidas de información y documentos clave de la agencia necesarios para que los pasajeros usen de manera eficaz los servicios de la DCTA.
- La DCTA ofrece medios razonables para que las personas soliciten información pública, comenten sobre los programas o los servicios de la DCTA durante el proceso de participación pública o presenten quejas ante la DCTA por los servicios o los programas.

- La DCTA toma todas las medidas razonables para contratar personal de operaciones, representantes de atención al cliente y conductores bilingües.
- Cuando se necesita un intérprete, en persona o por teléfono, el personal intenta determinar de qué idioma se trata y acceder a los servicios de asistencia lingüística mediante universidades y facultades locales, agencias de servicios sociales o a través de www.language.com.
- Cuando el personal prepara un documento o programa una reunión cuya población objetivo se espera que incluya personas con LEP, los documentos, los avisos de la reunión, los folletos y los cronogramas se imprimen en un idioma alternativo en función de la población con LEP conocida.

Capacitación del personal

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

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

Control y actualización del plan

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

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

- Cómo se abordaron las necesidades de personas con LEP.
- Determinación de documentos adecuados para su traducción.
- Determinación de poblaciones actuales con LEP y dentro del marco de protección legal en el área de servicio.
- Determinación sobre cambios en la necesidad de servicios de traducción.
- Determinación sobre la eficacia y la adecuación de los programas de asistencia lingüística locales según la necesidad.
- Determinación sobre la adecuación de los recursos financieros del sistema de transporte para financiar los recursos de asistencia lingüística necesarios.

- Determinación sobre el cumplimiento de los objetivos del presente Plan para Personas con LEP por la DCTA.
- Determinación sobre la presentación de quejas debido a que la agencia ha fracasado en satisfacer las necesidades de las personas con LEP.

Divulgación del Plan para Personas con LEP de la DCTA

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

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

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

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

Además del Directorio, la DCTA tiene cinco comités, uno de los cuales, el Comité de Asesoría para los Ciudadanos, está conformado por miembros no elegidos del público general.

Las responsabilidades del Directorio y de cada comité se resumen a continuación.

Directorio

La DCTA es controlada por un directorio de catorce miembros, designados por las entidades correspondientes (municipalidades o tribunal del comisionado de condado). Los miembros representantes de ciudades grandes y pequeñas, y los miembros generales ocupan sus cargos por dos años. Actualmente, hay una vacante. Ningún cargo es cubierto de forma directa por la DCTA. El capítulo 460 del Código de Transporte de Texas (artículo 460.202) establece los requisitos que deben cumplirse para participar en el directorio. Para poder ser designada, una persona debe: (i) tener experiencia profesional en el campo de transporte, negocios, gobierno, ingeniería o derecho; y (ii) vivir: (A) dentro del territorio de la autoridad; o (B) fuera del territorio de la autoridad en una municipalidad ubicada parcialmente en el territorio de la Autoridad.

Tabla 3. Composición racial del Directorio

Año	Total de miembros	Raza
2017	13	Todos caucásicos
2018	13	Todos caucásicos
2019	13	Doce caucásicos Uno de Medio Oriente

Comités del Directorio

De conformidad con el estatuto, el presidente del Directorio designa a los miembros del directorio en distintos comités. La DCTA tiene cuatro comités activos: ejecutivo, finanzas,

servicios del programa y legislativo. Estos comités no tienen autoridad para actuar en nombre de la agencia. Los comités informan sus deliberaciones o recomendaciones, luego de sus reuniones, en la próxima reunión del Directorio. En tanto el comité ejecutivo se reúne mensualmente, los otros comités se reúnen según sea necesario.

Equipo de Asesoría para los Ciudadanos

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

El Equipo de Asesoría para los Ciudadanos brinda un foro para el intercambio de información entre el personal de la DCTA, sus pasajeros y los miembros de la comunidad en asuntos relacionados con el transporte. Si bien el Equipo de Asesoría para los Ciudadanos no está autorizado para tomar decisiones, el equipo de ciudadanos locales voluntarios puede influenciar en las decisiones, interactuar más de cerca con el personal de la DCTA y participar íntimamente en el proceso de toma de decisiones. La participación es voluntaria y los ciudadanos deben residir en el área local de servicios. El equipo actual está conformado por usuarios y no usuarios del sistema de transporte de la DCTA, representantes de instituciones de educación superior, organizaciones de servicios humanos y ciudadanos interesados en buscar formas de mejorar las opciones de transporte público disponibles en el área de servicio de la DCTA. Estos residentes representan un espectro amplio de intereses, como el transporte público, el fomento de la comunidad, las cuestiones medioambientales, el desarrollo económico y los asuntos relacionados con ancianos y discapacitados.

Tabla 4. Composición racial del Equipo de Asesoría para los Ciudadanos en 2019

Raza	Total de miembros
Caucásicos	12 hombres, 14 mujeres
Latinoamericanos	2 hombres, 2 mujeres
Afroamericanos	1 hombre, 2 mujeres
Total	33

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

La DCTA reconoce la importancia de la participación de actores diversos en los órganos de planificación, asesoría y determinación de políticas. Si bien la DCTA no designa miembros del Directorio de forma directa, seguirá impulsando que las entidades pertinentes consideren la diversidad en sus procesos de selección. La DCTA buscará de forma activa la participación en el Comité de Asesoría para los Ciudadanos y aumentará sus esfuerzos para mejorar la participación de las poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y con LEP mediante la divulgación directa en agencias de servicios sociales y la comunidad en general. Además, la DCTA forma ocasionalmente grupos de trabajo *ad-hoc* de personas interesadas para colaborar en los esfuerzos de planificación de proyectos. La DCTA garantiza que los grupos de trabajo reflejen la

diversidad de la comunidad de forma adecuada. Por ejemplo, entre octubre de 2018 y marzo de 2019, la DCTA completó 69 acciones de divulgación entre miembros de la comunidad y grupos de personas interesadas, tales como empleadores, agencias de servicios sociales, grupos de ancianos, el festival de cine Denton Black, organizaciones estudiantiles y comunidades residenciales. El apéndice G presenta una lista completa de dichos esfuerzos.

Cumplimiento de los subdestinatarios

La DCTA no tiene subdestinatarios.

3. Requisitos adicionales para los proveedores de transporte

La DCTA opera servicios de transporte con rutas fijas con más de 50 vehículos durante el pico de servicio en un área de más de 200,000 personas. Según la circular 4702.1B de la FTA, la DCTA debe desarrollar estándares y políticas de servicio, analizar el desempeño de los servicios de transporte, analizar y resumir la composición demográfica del área de servicio y desarrollar un plan para abordar cuestiones de equidad vinculadas con los cambios importantes en servicios y tarifas. Esta sección documenta cada uno de dichos temas.

Políticas y estándares de servicio

Durante la revisión y actualización del Plan de Transporte a Largo Plazo, la DCTA también revisó y actualizó su conjunto de políticas y estándares de servicio cuantificables. Dichas políticas fueron debatidas con el público en la primavera y el otoño de 2011, y fueron adoptadas por el Directorio de la DCTA el 22 de marzo de 2012. Las políticas y los estándares de servicio de la DCTA no fueron modificados desde que la agencia presentó su actualización previa del Programa del Título VI. El apéndice H presenta una copia de los estándares de diseño y desempeño del servicio, y minutas sobre el debate y la aprobación por el Directorio de la DCTA.

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

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

- Clasificación de las rutas.
- Alcances deseados de los servicios.
- Frecuencia mínima deseada del servicio.
- Estándares operativos mínimos deseados a nivel de ruta.
- Puntos de referencia de desempeño.
- Orientación para el diseño de servicios de ruta fija.
- Medidas y estándares de desempeño del servicio de respuesta ante la demanda.
- Preferencias de diseño de la comunidad.
- Ubicación de las paradas de autobús.
- Ubicación de refugios y asientos.

Nivel y calidad del control de servicio

Históricamente, la DCTA ha entregado informes mensuales al Directorio sobre el desempeño del sistema; sin embargo, el personal ha identificado hace poco la necesidad de actualizar la información presentada al Directorio para lograr una descripción más precisa de la calidad del servicio actual.

Los análisis comparativos suelen indicar que hay un nivel alto de servicios de transporte en áreas con poblaciones predominantemente minoritarias y sugiere que los centros de población minoritaria tienden a generar una cantidad importante de pasajeros. Además, la DCTA realiza un

análisis exhaustivo de sus rutas como parte de los cambios de servicio y mantiene estadísticas de ingresos y pasajeros por ruta ordenadas de forma mensual, trimestral y anual.

Frecuencia del servicio

Los estándares de diseño y desempeño del servicio adoptados por la DCTA indican una frecuencia deseada de 30 minutos durante el horario pico para las rutas de autobús y frecuencias de 20 minutos durante el horario pico para el servicio de tren de cercanías. La mayoría de las rutas fijas de la DCTA opera por debajo del mínimo preferido. La DCTA mejora de a poco sus frecuencias; actualmente, hay frecuencias más altas programadas en áreas con más cantidad de pasajeros.

Desempeño puntual

Se considera que un vehículo es puntual si sale de un punto de tiempo programado con una tardanza inferior a cinco minutos. Se considera que los servicios de paratransito de respuesta ante la demanda son puntuales si el pasajero es recogido dentro de la ventana de tiempo designada. El objetivo de desempeño puntual de la DCTA para autobuses y trenes es del 90 %. Tabla 5 presenta los datos de desempeño para el periodo de octubre de 2016 a septiembre de 2017.

Tabla 5. Datos de desempeño por ruta; año fiscal 2018

	Ruta	Frecuencia pico (minutos)	Frecuencia no pico (minutos)	Promedio de pasajeros diarios	Pasajeros/hora de ingresos (Pasajeros en día de semana/horas de ingreso reales)
Servicio básico	1	45	45	80.96	5.86
	2	30	60	139.15	6.66
	3	30	60	143.36	7.26
	4	30	60	149.02	4.01
	5	30	60	117.60	6.12
	6	30	60	125.91	6.65
	7	30	60	292.39	15.27
	8	30	60	176.93	8.89
	21	25	43	139.19	3.90
	22	30	63	169.76	4.35
	Tren A	22	22	1,344	31.70
Traslados a la universidad	Mean Green	10	30	1,120.73	59.72
	North Texan	13	28	603.37	39.96
	Eagle Point	8	8	600.25	56.70
	Discovery Park	15	25	981.72	42.08
	Centre Place	6	30	1,217.37	41.20
	Colorado Express	24	50	400.93	28.52
	Bernard Street	7	20	1,144.37	65.01

Prestación del servicio a minorías y personas de bajos ingresos

Los servicios de ruta fija son un medio de acceso importante en las zonas de Denton y Lewisville, con poblaciones minoritarias por encima del promedio. La DCTA seguirá evaluando los servicios disponibles y la información demográfica con el objetivo de garantizar la calidad del servicio para todos los ciudadanos. Tabla 6 presenta el número de secciones censales cubiertas por cada ruta fija de la DCTA, y el número y el porcentaje del total de secciones censales que se considera que tienen una concentración de población minoritaria o de bajos ingresos por encima del promedio (en comparación con un promedio del condado de Denton del 39.10 % de minorías y del 8.40 % de ingresos bajos).

Tabla 6. Servicio en secciones censales con poblaciones minoritarias o de bajos ingresos por encima del promedio

Ruta	Sección censal cubierta	Población minoritaria <i>Secciones censales por encima del promedio del condado (39.10 %)</i>		Población de bajos ingresos <i>Secciones censales por encima del promedio del condado (8.40 %)</i>	
		Recuento	Por ciento	Recuento	Por ciento
1	6	2	33 %	5	83 %
2	2	2	100 %	2	100 %
3	4	4	100 %	4	100 %
4	11	4	36 %	7	64 %
5	9	6	67 %	8	89 %
6	8	5	63 %	7	88 %
7	9	6	67 %	9	100 %
8	6	5	83 %	6	100 %
21	14	13	93 %	5	36 %
22	16	16	100 %	9	56 %
Tren A	10	8	80 %	6	60 %
Bernard Street	3	3	100 %	3	100 %
Centre Place	5	3	60 %	5	100 %
Colorado Express	5	4	80 %	5	100 %
Discovery Park	7	4	57 %	7	100 %
Eagle Point	3	3	100 %	3	100 %
Conexión de Highland Village	8	3	38 %	1	13 %
Mean Green	3	3	100 %	3	100 %
Mean Green Night Rider	7	4	57 %	7	100 %
Servicio de traslado del NCTC	22	11	50 %	10	45 %
North Texan	3	3	100 %	3	100 %

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., cálculos a 5 años de la ACS 2017

Equipamiento y asignación de la flota

Todos los autobuses en la flota de la DCTA están equipados con aire acondicionado y elevadores o rampas para sillas de ruedas, y están diseñados para cumplir todas las normas de la ADA. El director de Mantenimiento asigna las rutas a los vehículos de la DCTA en función de la disponibilidad de vehículos, las limitaciones de espacio y los niveles de pasajeros, con el objetivo de mantener niveles de carga óptimos. Principalmente, los autobuses de 35 pies se usan en Denton, y los autobuses más pequeños se usan en Lewisville y para los servicios de respuesta ante la demanda. Cualquier vehículo que no figura como no disponible debido a reparaciones o mantenimiento preventivo está disponible para la asignación a través del sistema, sin importar el tiempo de la ruta o el servicio. Tabla 7 presenta información sobre la flota de la DCTA, incluida la antigüedad, el fabricante, el modelo, el tamaño, la capacidad y la cantidad en la flota.

Tabla 7. Detalles de la flota de la DCTA

Año del modelo	Fabricante	Modelo	Tamaño	Capacidad de asientos/sillas de ruedas	Cantidad en la flota
<i>Flota de autobuses y paratransito</i>					
2006	Gillig	Piso bajo	35 pies	32/2	12
2007	Gillig	Piso bajo	35 pies	32/2	5
2011	Gillig	Piso bajo	35 pies	32/2	6
2012	Champion*	CTS	39 pies	33/2	18
2013	Eldorado National	Piso bajo	30 pies	28/2	2
2013	Eldorado National	Piso bajo	35 pies	32/2	3
2015	Eldorado National	Piso bajo	35 pies	32/2	1
2016	Gillig	Piso bajo	35 pies	32/2	4
2017	Gillig	Piso bajo	35 pies	32/2	3
2010	Glaval	Ford recortado	28 pies	15/2	2
2011	Eldorado National	Ford recortado	25 pies	18/2	5
2014	Supreme Coach	Piso bajo, recortado	29 pies	18/2	4
2012	Elkhart	Recortado	29 pies	12/3	3
2012	Glaval Titan	Piso bajo, recortado	26 pies	12/2	12
2013	Supreme Coach	Piso bajo, recortado	29 pies	18/2	2
2014	LoneStar Handicap	Caravana	18 pies	4/2	5
2014	Glaval Universal	Recortado	25 pies	16/2	4
2014	Eldorado	Recortado	25 pies	18/2	1
2018	Arboc	Piso bajo, recortado	25 pies	12/2	12
Total de autobuses y paratransito					92
<i>Flota del tren A</i>					
2011	Stadler	GTW 2/6 DMU	134 pies, 1.8 pulgadas	104/4	11
Total de flota de vehículos de ingreso					103

*Servicio por contrato con la universidad

Estándares de comodidades para los pasajeros

La DCTA tiene más de 460 paradas de autobús dentro de su área de servicio. Las paradas, los refugios y los bancos se colocan según las mejores prácticas establecidas en el Programa de Investigación Cooperativa sobre Transporte, informe 19, Pautas para la ubicación y el diseño de las paradas de autobús. La DCTA trabaja con las jurisdicciones locales para construir aceras accesibles en zonas donde no hay aceras o son difíciles de transitar.

Análisis demográfico del área de servicio

Según lo definido en la sección “Descripción general de la agencia”, para los fines de este documento, el área de servicio de la DCTA incluye la totalidad de los condados de Denton y Collin. Los servicios actuales de ruta fija de la DCTA están centrados en las ciudades de Denton y Lewisville, y hay servicios a pedido disponibles en Denton, Lewisville y Highland Village. El servicio de respuesta ante la demanda por contrato está disponible, principalmente a través de vales para taxi, en Frisco y en las ciudades incluidas en el MUTD. Figura 11 presenta el área de servicio de la DCTA y la Figura 12 presenta las rutas fijas de la DCTA y la ubicación de las instalaciones de transporte. Para los fines del análisis demográfico y de equidad, se considera que las estadísticas demográficas del condado de Denton son las estadísticas de referencia del área de servicio con las cuales se comparan las demás estadísticas que surgen de las geografías censales. La DCTA también tiene un servicio regional de tren de cercanías que se conecta con la red de transporte regional en la ciudad de Carrollton. Para brindar conectividad adicional a nivel regional entre Denton y Fort Worth, la DCTA opera de forma conjunta un servicio de traslado en autobús a lo largo de la I-35W que también conecta con la zona de Alliance. Una parte importante de los pasajeros de la DCTA son estudiantes, docentes y personal de la UNT, la North Central Texas College y la Texas Woman’s University. El apéndice I presenta los datos demográficos de cada grupo de bloque del censo o sección censal (según el conjunto de datos) en los condados de Denton y Collin.



Figura 12. Ubicaciones de las paradas y los servicios de ruta fija de la DCTA

Características de las minorías

Los datos recopilados según los cálculos a 5 años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2017 de la Oficina del Censo de EE. UU. para los condados de Denton y Collin, y las ciudades clave dentro del área de servicio (definidas como Denton, Frisco, Highland Village y Lewisville) revelan la existencia de tendencias variables en las características de las minorías en el área de servicio de la DCTA. Tabla 8 resume los datos de la población étnica y minoritaria en las ciudades clave de la DCTA y en cada uno de los condados en el área de servicio de la DCTA.

Tabla 8. Población del área de servicio de la DCTA por raza/etnia

Zona geográfica		Total de habitantes	No hispanos ni latinos					Hispanos o latinos de cualquier raza	Total de poblaciones minoritarias	
			Negros o afroamericanos	Amerindios y nativos de Alaska	Asiáticos	De las islas del Pacífico	Otras razas			Dos razas o más
Ciudades clave	Denton	155,363	7.31 %	0.29 %	16.71 %	0.06 %	0.23 %	2.77 %	12.44 %	39.80 %
	Frisco*	16,168	1.78 %	0.54 %	3.69 %	0.00 %	0.18 %	1.83 %	7.22 %	15.23 %
	Highland Village	103,638	12.41 %	0.23 %	9.05 %	0.09 %	0.22 %	3.10 %	31.71 %	56.80 %
	Lewisville	781,321	9.06 %	0.29 %	7.78 %	0.07 %	0.21 %	2.63 %	19.11 %	39.15 %
Totales del condado	Condado de Denton	914,075	9.22 %	0.31 %	13.51 %	0.06 %	0.26 %	2.44 %	15.08 %	40.88 %
	Condado de Collin	155,363	7.31 %	0.29 %	16.71 %	0.06 %	0.23 %	2.77 %	12.44 %	39.80 %

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., cálculos a 5 años de la ACS 2017

Nota: Las ciudades clave constituyen una parte de los condados de Denton o Collin, por lo tanto, los totales de las ciudades no se suman en los totales de condado.

*Los límites de Frisco cruzan los límites del condado, de modo que la ciudad está dentro de los condados de Denton y de Collin.

En general, las minorías constituyen aproximadamente el 37.5 % de la población del condado de Denton y el 38.5 % de la población del condado de Collin. Las ciudades clave dentro de las áreas de servicio de la DCTA presentan poblaciones minoritarias que van del 11.9 % al 50.7 %. Las ciudades de Denton y Lewisville tienen porcentajes de población minoritaria que superan el porcentaje de población minoritaria del condado de Denton, lo que indica la mayor concentración de personas que se identifican como minoría dentro de dichas municipalidades. Figura 13 presenta la ubicación de los grupos de bloques del censo con poblaciones minoritarias que superan el promedio de población minoritaria del área de servicio de la DCTA.

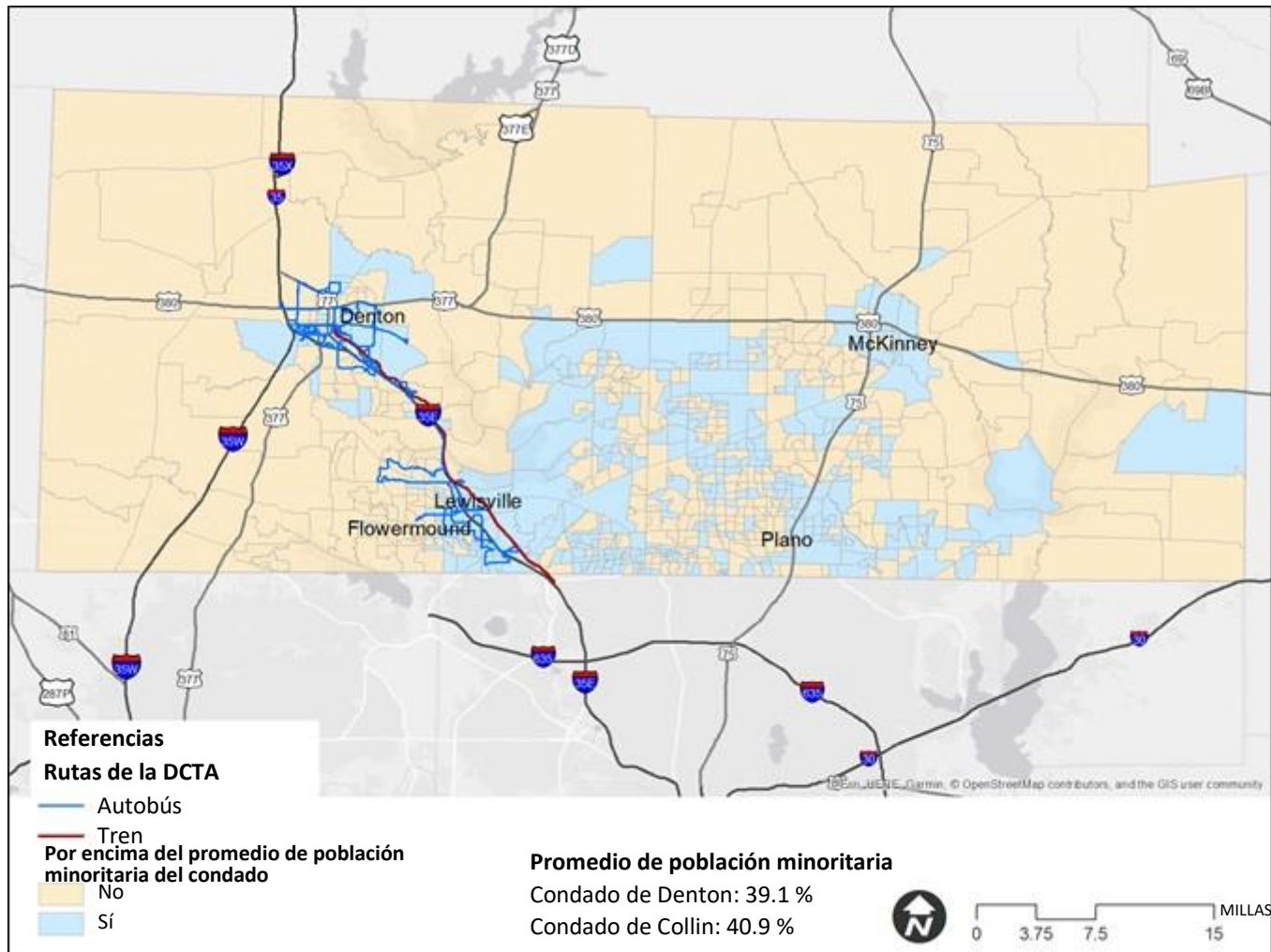


Figura 13. Población minoritaria

Características de ingresos

Tabla 9 presenta los ingresos medios por grupo familiar y el estado de pobreza en las ciudades clave del área de servicio de la DCTA. El ingreso medio por grupo familiar en las ciudades clave del área de servicio de la DCTA va de \$52,164 a \$128,426, según los cálculos a 5 años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2012-2017. Aproximadamente el 8.05 % de los grupos familiares en el condado de Denton está por debajo del nivel de pobreza. En el condado de Collin, aproximadamente el 6.84 % de los grupos familiares está por debajo del nivel de pobreza. Los porcentajes de grupos familiares por debajo del nivel de pobreza en las ciudades clave en el área de servicio de la DCTA van aproximadamente del 2.57 % (la ciudad de Highland Village) al 19.19 % (la ciudad de Denton). Figura 14 presenta los grupos de bloques del censo que superan el porcentaje promedio de poblaciones de bajos ingresos dentro de los dos condados en el área de servicio de la DCTA.

Tabla 9. Ingresos y estado de pobreza en el área de servicio de la DCTA

Zona geográfica		Total de grupos familiares	Ingreso medio por grupo familiar	Grupos familiares por debajo del nivel de pobreza	
				Grupos familiares	Porcentaje del total de grupos familiares
Ciudades clave	Denton	45,874	\$80,290	8,801	19.19 %
	Frisco*	52,294	\$52,164	2,118	4.05%
	Highland Village	5,334	\$128,426	137	2.57 %
	Lewisville	38,719	\$120,701	3,258	8.41 %
Totales del condado	Condado de Denton	275,164	\$141,786	22,153	8.05 %
	Condado de Collin	323,905	\$59,964	22,139	6.84 %

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., cálculos a 5 años de la ACS 2017

Nota: Las ciudades clave constituyen una parte de los condados de Denton o Collin, por lo tanto, los totales de las ciudades no se suman en los totales de condado.

*Los límites de Frisco cruzan los límites del condado, de modo que la ciudad está dentro de los condados de Denton y de Collin.

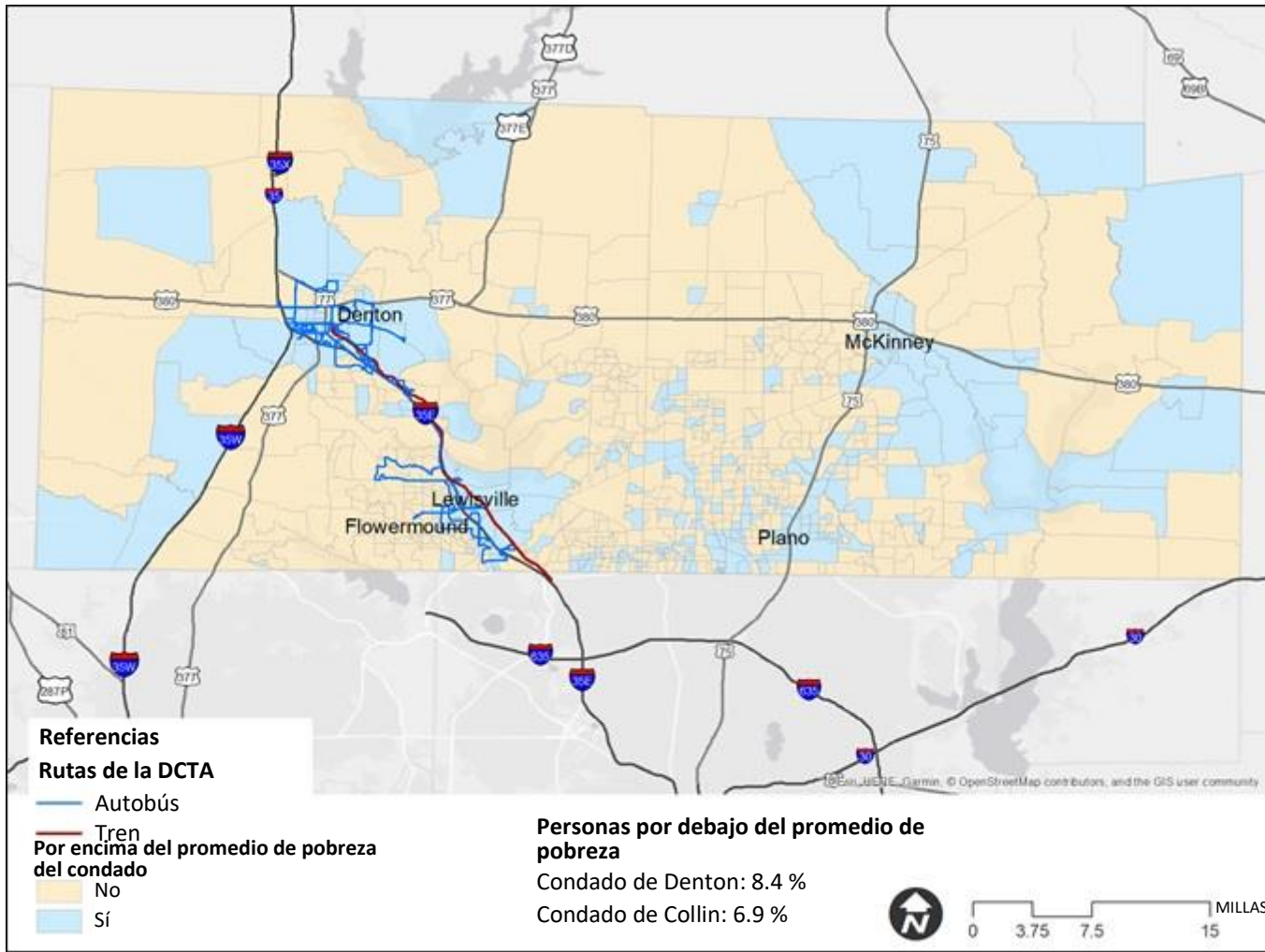


Figura 14. Estado de pobreza

Demografía y patrones de los viajes de los clientes

La DCTA realiza encuestas regulares para medir la percepción de la DCTA y sus servicios, y para establecer el perfil demográfico de sus usuarios y del área de servicio. La encuesta de satisfacción del pasajero 2017 se distribuyó en inglés y español en los servicios de la DCTA y se difundió de forma electrónica a través de las redes sociales y el sitio web de la DCTA. La DCTA recibió 2,385 encuestas. Tabla 10 presenta los perfiles demográficos obtenidos durante la encuesta de satisfacción del pasajero 2017.

Tabla 10. Encuesta de satisfacción 2017 de la DCTA. Hallazgos demográficos

Factor demográfico	Porcentaje de encuestados
Sexo:	
Masculino	39 %
Femenino	43 %
No respondieron	18 %
Grupo racial/étnico:	
Blancos	40 %
Negros/afroamericanos	18 %
Hispanos	13 %
Asiáticos	6 %
Mixtos	1 %
Amerindios/nativos de Alaska	0.6 %
Nativo de Hawái o de las islas del Pacífico	0.2 %
Árabes	0.2 %
Otro	15 %
No respondieron	6 %
Idioma principal en el hogar:	
Inglés	76 %
Español	5 %
Hakha Chin	0.04 %
Otro	3 %
No respondieron	15.96 %
Categoría etaria:	
Menores de 18 años	1 %
18–24	38 %
25–34	14 %
35–44	10 %
45–54	10 %
55–64	8 %
65-74	3 %
75 años o más	0.5 %
No respondieron	15.5 %
Servicios usados con mayor frecuencia (<i>puede ser más de uno</i>):	
Tren A	46.10 %
Servicio de traslado del campus de la UNT	41.69 %
Conexión de Denton	27.82 %

Cambios importantes en el servicio y políticas de impacto desigual

En respuesta a los lineamientos de la FTA, la DCTA desarrolló y propuso una política actualizada sobre cambios importantes en el servicio en 2018 para incluir consideraciones sobre impacto desigual y carga desproporcionada, y una mejor definición de los cambios importantes en el servicio. El directorio de la DCTA aprobó la política actualizada el 25 de octubre de 2018, como parte de la actualización del Programa del Título VI de 2019 de la DCTA (consulte Figura 15).

Cambios importantes en el servicio

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.

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 y deseados, pero con menos efectos desiguales en función de raza, color o 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 en las tarifas:

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

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.

Proceso de participación pública en el desarrollo de la política de cambios importantes en el servicio

La DCTA presentó las políticas sugeridas de cambios importantes en el servicio y en las tarifas, incluidas las definiciones de “impacto desigual” y “carga desproporcionada”, en tres reuniones públicas en septiembre de 2018. En cada reunión, el personal de la DCTA pidió opiniones sobre las políticas sugeridas a toda la audiencia. Se publicó la información en el sitio web de la DCTA, junto con un formulario de opinión para recibir aportes. No hubo comentarios que fueran pertinentes en relación con las políticas; por lo tanto, el personal de la DCTA presentó la política actualizada de cambios importantes en el servicio y en las tarifas, con las definiciones nuevas sobre impacto desigual y carga desproporcionada sin modificar al Directorio de la DCTA. La presentación se hizo el 25 de octubre de 2018 y se logró la aprobación por el Directorio. Figura 15 presenta una copia del comunicado del directorio donde se registra la implementación de la política sugerida de cambios importantes en el servicio y en las tarifas.

RESOLUCIÓN N.º 18-09

RESOLUCIÓN DEL DIRECTORIO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE DENTON (“DCTA”) MEDIANTE LA CUAL SE APRUEBA LA DECLARACIÓN SOBRE LA POLÍTICA DEL TÍTULO VI ACTUALIZADA; SE DISPONE UNA CLÁUSULA DE DEROGACIÓN; Y SE DISPONE UNA FECHA DE ENTRADA EN VIGOR.

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

POR CUANTO la DCTA ha desarrollado una Política del Título VI de conformidad con la circular 4702.1A de la FTA y sus modificatorias; y

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

POR CUANTO la DCTA, como beneficiaria de asistencia financiera federal y beneficiaria designada de la Administración Federal de Transporte, debe cumplir con los requisitos del Título VI, que incluyen la revisión y la aprobación de un programa de no discriminación según el Título VI cada tres (3) años; y

POR CUANTO la DCTA actualiza las políticas del Título VI que serán incluidas en la actualización 2019 del Programa del Título VI.

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

ARTÍCULO 1. El Directorio de la Autoridad de Transporte del Condado de Denton aprueba por la presente la actualización de la Declaración sobre la política del Título VI, adjunta como anexo “A”, Actualización, cuyo original se archivará en la oficina del subdirector ejecutivo de la DCTA y que se referencia por fecha y número de esta resolución.

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

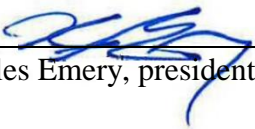
ARTÍCULO 3. Todas las disposiciones de las resoluciones del Directorio de la DCTA que estén en conflicto con las disposiciones de la presente resolución son derogadas y todas las disposiciones que no estén en conflicto con las disposiciones de esta resolución mantendrán su plena vigencia y efecto.

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

DEBIDAMENTE APROBADO POR EL DIRECTORIO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE DENTON EL 25 DE OCTUBRE DE 2018.

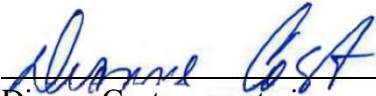
Figura 15. Comunicado de registro de la implementación de la política de cambios importantes en el servicio y en las tarifas

APROBADO:




Charles Emery, presidente

DOY FE:



Dianne Costa, secretaria

APROBADO EN CUANTO A LA FORMA:



Peter G. Smith, asesor legal
(PGS: 10-18-2018: TM 103475)

Figura 15 cont. Comunicado de registro de la implementación de la política de cambios importantes en el servicio y en las tarifas

4. Análisis de equidad del Título VI

De conformidad con los requisitos federales, los análisis de equidad del Título VI establecidos en este informe se basan en los lineamientos de la FTA, con métodos y definiciones aceptadas en la región de Dallas-Fort Worth y dentro de la industria del transporte.

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

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

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

7. Todos los comentarios se registran y se presentan al Directorio como parte del proceso de toma de decisiones.

El apéndice J presenta la documentación del análisis del Título VI para cada cambio sugerido en el servicio desde la actualización del Programa del Título VI de la DCTA de 2016.

Análisis de equidad de la construcción

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

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

5. Subsidios, revisiones y certificaciones

La DCTA tiene una (1) solicitud pendiente de asistencia financiera.

La DCTA no estuvo sujeta a ninguna revisión de cumplimiento de los derechos civiles en los últimos tres años. La revisión trienal 2018 de la DCTA arrojó dos (2) hallazgos en relación con el plan/las actividades del Título VI, según lo presentado en el apéndice K.

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

Contacto

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

Athena Forrester, funcionaria pública de compras certificada, profesional pública de compras certificada
Vicepresidenta adjunta de Cumplimiento Normativo
Coordinación del Programa de Empresas Comerciales Desfavorecidas (Disadvantaged Business Enterprise, DBE) en la Autoridad de Transporte del Condado de Denton
aforrester@dcta.net
972-316-6092

Apéndice A: Resolución del Directorio para la implementación del Programa del Título VI

(Aprobada el 23 de marzo de 2019)

RESOLUCIÓN N.º 19-06

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

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

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

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

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

POR CUANTO la DCTA actualiza las políticas del Título VI que serán incluidas en la actualización 2019 del Programa del Título VI.

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

ARTÍCULO 1. El Directorio de la Autoridad de Transporte del Condado de Denton aprueba por la presente la actualización del Programa del Título VI de la DCTA de 2019, cuyo original se archivará en la oficina del vicepresidente adjunto de Cumplimiento Normativo y que se referencia por fecha y número de esta resolución.

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

ARTÍCULO 3. Todas las disposiciones de las resoluciones del Directorio de la DCTA que estén en conflicto con las disposiciones de la presente resolución son derogadas y todas las disposiciones

que no estén en conflicto con las disposiciones de esta resolución mantendrán su plena vigencia y efecto.

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


DEBIDAMENTE APROBADO POR EL DIRECTORIO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE DENTON EL 23 DE MARZO DE 2019.

APROBADO:




Charles Emery, presidente

DOY FE:



Sara Baghari, secretaria

APROBADO EN CUANTO A LA FORMA:



Peter G. Smith, asesor legal
(PGS: 10-18-2018: TM 103475)

Apéndice B: Aviso al público sobre el Título VI



AUTORIDAD DE
TRANSPORTE DEL
CONDADO DE
DENTON

Política del

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

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

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

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

RideDCTA.net • 940.243.0077



HopOnBoardBlog.com • #RideDCTA



**DENTON COUNTY
TRANSPORTATION
AUTHORITY**

Title VI Policy

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

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

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

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



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

Inglés, español y Hakha Chin

TITLE VI PROCEDURE

DCTA has established a process for passengers to file a complaint under Title VI. Any person who believes that he or she has been discriminated against on the basis of race, color, or national origin by DCTA or its contract operators may file a Title VI complaint 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 complaint 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 Tlangtar VI tengah lungtlinlonak langhter khawhnak a tuah. Ahohmanh nih miphun, taksa, ratnak ram hna ruangah DCTA le rian ngeih tu 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 hlatlainak a tuah lai. Lungtlinlonak 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 hlatlai 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 Tawlreltu 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 hlatlainak 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 hlatlai piak dingin a hal khawh bantu kin, hlatlai 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 hlatlainak a tuah lai. Hi hlatlainak ahhin lungtlinlotu le nawlbualtu hna remdaihna 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 zong an ratpi khawh.

Hi hlatlainak chung i a ummi le hmumi 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 hmumi asiloah tuaktaanmi kong asi lai. Tuaktanmi ca ahcun Tlangtar VI ning in nautat zuamtaihna 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 biahnak 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 hlatlainak hi DCTA nih tuah tiloin, cu bu dang pawl nih an pehzulh lai I DCTA nih peh tilo in a ngol ta rih lai.



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) Fecha del incidente: _____

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

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

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



AUTORIDAD DE
TRANSPORTE DEL
CONDADO DE DENTON

29 de enero de 2019

Ref.: Demandas/quejas en virtud del Título VI

Lista de demandas/quejas en virtud del Título VI contra la Autoridad de Transporte del Condado de Denton (DCTA)

Año fiscal 2016: no se presentaron quejas/demandas contra la DCTA

Año fiscal 2017: no se presentaron quejas/demandas contra la DCTA

Año fiscal 2018: se presentó una queja contra la DCTA con la opinión legal "sin hallazgos".

Año fiscal 2019: no se presentaron quejas/demandas contra la DCTA

Muchas gracias,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Kristina Holcomb", is written over a light gray circular watermark.

Kristina Holcomb
Subdirectora ejecutiva
Autoridad de Transporte del Condado de Denton
Línea principal: 972-221-4600
Teléfono directo: 972-316-6113

Registro de quejas en virtud del Título VI

Fecha de recepción	7/17/2018		
Nombre del personal de la DCTA	Kristina Holcomb		
Nombre	<input type="text"/>		
Teléfono	<input type="text"/>		
Domicilio	<input type="text"/>		
Ciudad, estado y código postal	<input type="text"/>		
Teléfono alternativo	<input type="text"/>		
Persona víctima de discriminación	demandante y persona adicional		
Domicilio	<input type="text"/>		
Motivo de la presunta discriminación	Raza	Color	Nacionalidad/LEP
Fecha del incidente	7/16/2018		
¿Alguna vez presentó quejas ante otra agencia federal, estatal o local?	<input type="text"/>		
Agencia	<input type="text"/>	Nombre de contacto	<input type="text"/>
Domicilio	<input type="text"/>	Teléfono	<input type="text"/>
Agencia	<input type="text"/>	Nombre de contacto	<input type="text"/>
Domicilio	<input type="text"/>	Teléfono	<input type="text"/>
CORRESPONDENCIA:			
7/17 1:09 p. m. Se recibió un correo de la demandante en dctaifo@dcta.net.			
7/17 4:29 p. m. Se reenvió el correo de Adrienne Hamilton a Kristina Holcomb y Nicole Recker.			
7/17 5:20 p. m. Kristina Holcomb respondió el correo electrónico de la demandante.			

CORRESPONDENCIA (continuación):

7/18 4:27 p. m. La demandante llamó al teléfono celular de Kristina Holcomb. Estaba conduciendo y no pude seguir el formulario de queja del Título VI. La demandante respondió algunas preguntas sobre los incidentes. Ambos incidentes fueron con el mismo conductor de autobús. Se revisó el proceso interno de investigación con la demandante y se explicó que los problemas que involucraron pasajeros y conductores en el pasado derivaron, en general, en algún tipo de sanción y capacitación del conductor en cuestión y de los conductores en general. Se explicó que en este tipo de situación no era posible informar los resultados exactos hasta que cumpliéramos el proceso de investigación. La demandante expresó claramente que “la capacitación de los conductores no me sirve para nada”. Se le preguntó qué respuesta sería satisfactoria. Se sugirió que avanzáramos con el proceso de investigación, incluida una llamada telefónica donde pudiera hacerle una serie de preguntas para completar el formulario. Decidimos que la llamaría de nuevo el 7/19 a las 11 a. m. al número xxx-xxx-xxxx que me brindó por teléfono y por correo electrónico el 7/17 a las 4:26 p. m.

7/18 4:51 p. m. Holcomb envió un mensaje de texto al asesor legal, Joe Gorfida, y se fijó un horario para hablar sobre la queja.

7/19/2018 8:38 a. m. La demandante envió un correo electrónico para cancelar la llamada a las 11 a. m., coordinada para hablar sobre el incidente según el proceso de queja, y declaró que presentaría una queja ante el estado. Dejó en claro que buscaba una compensación financiera como resolución de este tema.

7/19 8:39 a. m. Holcomb y Gorfida hablaron por teléfono sobre el proceso de investigación interna. Holcomb se pondrá en contacto con Operaciones para reunirse con el conductor acusado.

7/19/2018 9:05 a. m. Holcomb y Suarez llamaron a Bobby Sharpe para obtener más información sobre el presunto incidente, incluido el nombre de la conductora, Tina Coxsey. Sharpe brindó información sobre una conversación entre Samantha (atención al cliente) y la demandante en el día del incidente. Holcomb fijará un horario para entrevistarla como parte del proceso de investigación.

7/19/2018 9:50 a. m. Se recibió un correo de Bobby Sharpe con los resultados de la investigación preliminar del incidente.

Descripción del incidente (incluir todos los nombres y cargos del personal de la DCTA)

De: demandante

Enviado: Jueves 17 de julio de 2018, 1:09 p. m.

Para: DCTA Info <dctainfo@dcta.net>

Asunto: Política del Título VI. Violaciones

Nuestros nombres son demandante y persona adicional. Ambos interpondremos reclamos de discriminación por discapacidad ante los juzgados federales.

Violación n.º 1

7/16/18

El motivo es que fuimos abandonadas por una conductora blanca del autobús n.º 4 a las 5:40 p. m. después de bajarnos del tren en un día de 102 grados de temperatura.

El conductor y yo intentamos detenerla a medida que se alejaba lentamente. No esperó que los pasajeros llegaran a la parada del autobús.

Era imposible correr el autobús ya que la persona adicional camina con bastón y tiene los tobillos hinchados.

Violación n.º 2

7/2018

Me dijeron que no podía subir con mi bebida de Chick-fil-A al autobús. Sin embargo, dejaron que una niña blanca subiera con su bebida de Jack-in-the-Box.

No vamos a seguir tolerando que las personas racistas trabajen en los transportes o en el país.

Haré que esto se vuelva viral. Si no recibimos una respuesta sobre la resolución de este grave asunto.

Atentamente,
demandante

De: Kristina Holcomb

Enviado: Jueves 17 de julio de 2018, 5:20 p. m.

Para: demandante

Asunto: Ref.: Política del Título VI. Violaciones

Buenas tardes, demandante:

He recibido su correo electrónico y lamento escuchar que tuvo una experiencia mala en nuestro servicio hoy. Este tipo de conducta es inaceptable y nos gustaría llevar adelante una investigación interna inmediatamente. Los detalles que nos brindó serán muy útiles, pero me gustaría conversar con usted para obtener más detalles que nos ayuden en nuestra investigación interna. ¿Podría enviarme su número de teléfono y el mejor horario para que nos pongamos en contacto?

Nuevamente, se realizará una investigación interna para garantizar que la situación pueda abordarse lo antes posible. Hablar con usted es un paso fundamental en la investigación. Estamos pendientes de su respuesta a la brevedad.

Kristina

Kristina Holcomb

Vicepresidente, Planificación y Desarrollo

Autoridad de Transporte del Condado de Denton

Teléfono directo: 972-316-6113 Celular: 214-497-5595 Correo electrónico:

Kholcomb@DCTA.net

Planificación regional de infraestructura • Estrategias de uso de suelos • Diseño de servicios innovadores • Asociaciones estratégicas
Dirección de la oficina administrativa de la DCTA: 1955 Lakeway Drive, Ste. 260, Lewisville, TX 75057

Dirección postal/de facturación: P.O. Box 96, Lewisville, TX 75067

El miércoles 18 de julio de 2018 a las 11:32 a. m. Kristina Holcomb <kholcomb@dcta.net> escribió:

Buenas días, demandante:

Quería hacer un seguimiento del correo electrónico que le envié anoche sobre el problema que tuvo al usar nuestros servicios esta semana. Hablé con nuestro equipo de Operaciones para comenzar una investigación interna en función de los detalles brindados en su correo electrónico; sin embargo, para realizar una investigación integral, necesitamos algunos detalles adicionales.

Me gustaría hablar por teléfono con usted lo antes posible. Hágame saber cómo puedo contactarla y cuál es el mejor horario.

Muchas gracias,
Kristina

Kristina Holcomb
Vicepresidente, Planificación y Desarrollo
Autoridad de Transporte del Condado de Denton
Teléfono directo: 972-316-6113 Celular: 214-497-5595 Correo electrónico:
Kholcomb@DCTA.net

Planificación regional de infraestructura • Estrategias de uso de suelos • Diseño de servicios innovadores • Asociaciones estratégicas

Dirección de la oficina administrativa de la DCTA: 1955 Lakeway Drive, Ste. 260, Lewisville, TX 75057

Dirección postal/de facturación: P.O. Box 96, Lewisville, TX 75067

De: demandante

Enviado: Miércoles 18 de julio de 2018, 4:26 p. m.

Para: Kristina Holcomb <kholcomb@dcta.net>

Asunto: Ref.: Política del Título VI. Violaciones

****mensaje en blanco****

De: Kristina Holcomb

Enviado: Jueves 19 de julio de 2018, 7:50 a. m.

Para: demandante

Asunto: Ref.: Política del Título VI. Violaciones

Buenas días, demandante:

Muchas gracias por su llamado anoche. Según nuestra conversación, la llamaré al número que me brindó a las 11:00 a. m. del día de hoy.

Muchas gracias,
Kristina

De: demandante [mailto:janatacomplainant822@gmail.com]

Enviado: Jueves 19 de julio de 2018, 8:38 a. m.

Para: Kristina Holcomb <kholcomb@dcta.net>

Asunto: Ref.: Política del Título VI. Violaciones

Buenos días:

Hubo un cambio de planes sobre la llamada a las 11:00 a. m.

Pude encontrar el formulario para enviar al estado y a la Oficina de Asuntos del Consumidor (Office of Consumer Relations, OCR).

Todos los detalles sobre lo que ocurrió están descriptos en el correo electrónico que le envié.

Según nuestra conversación, USTED me dijo qué medidas se tomarían en relación con capacitar a la empleada racista que USTEDES tienen trabajando y que TODAVÍA conduce el vehículo, cuando ELLA (quienquiera que sea quien conduce el autobús n.º 4) debería haber sido suspendida del servicio inmediatamente, y que las medidas serían que USTEDES “hablarían” con ella y su supervisor y que volverá otra vez a la calle. Para que yo pueda tener una “mejor experiencia”. Cuando en verdad ella no debería poder volver a trabajar para la empresa. ¿Por qué tengo que decir esto? ¡Deberían saberlo! Siendo personas en puestos tan altos.

Estas medidas son en beneficio de la empresa para cerrar el tema, NO PARA MÍ ni para los otros pasajeros. USTEDES tenían que contactarme a MÍ para preguntarme cómo podemos resolver esto antes de que yo llevara este problema con la Agencia de Transporte de Denton ante las autoridades correspondientes e hiciera una demanda federal en el juzgado. SU trabajo es evitar que este asunto llegue a las autoridades o que se presente una demanda en los juzgados federales. Su empleado violó nuestros derechos.

Porque yo sé que mi compañera y yo debemos recibir una compensación por los incidentes que ocurrieron.

Saber que USTED permite en primer lugar este tipo de conducta al expresar que desean mantener a una persona así dentro de la empresa es incluso más insultante, y son violaciones que comete la Agencia de Transporte de Denton en relación con este incidente. Eso será abordado y se lo informarán a USTED.

Esta es otra demanda contra la Agencia de Transporte de Denton que podría haberse evitado en su guardia, Sra. Holcomb. Todos los días, las personas racistas se exponen de forma viral. La próxima vez que USTED me contacte a MÍ. Será porque estarán LISTOS para llegar a un acuerdo monetario.

Atentamente,
demandante

Apéndice E: Esfuerzos de divulgación y reuniones del grupo de asesoría para los ciudadanos desde 2014

Noviembre de 2018

- 3, 8, 10 de noviembre de 2018
 - Cambios propuestos en las tarifas

Septiembre de 2018

- 3-28 de septiembre de 2018
 - Zona del Aeropuerto Denton Enterprise
 - Cambios propuestos en el servicio
 - Tarifas promocionales
 - Subsidios
 - Actualizaciones de la política

Abril de 2018

- 13 de abril y 4 de mayo de 2018
 - Actualizaciones en las políticas y procedimientos del servicio Access
 - Sección Eagle Point de Hike and Bike Trail
 - Subsidio para la evaluación de terrenos industriales abandonados de la Agencia de Protección Ambiental (Environmental Protection Agency, EPA)
 - Conectividad y acceso a fuentes de trabajo
 - Cambios propuestos en el servicio
 - Cambios en las tarifas

Febrero de 2017

- Febrero de 2017
 - Cambios propuestos en las rutas

Abril de 2016

- 19-23 de abril de 2016
 - Opinión general sobre los servicios actuales de Frisco
 - Programa anual de proyectos
 - Plan de implementación y recomendación final del análisis operativo integral de Denton
 - Actualización y opinión sobre el servicio nuevo de Highland Village
 - Plan de implementación del análisis operativo integral de Lewisville

Enero de 2016

- 25-27 de enero de 2015
 - Reunión abierta para el análisis operativo integral de Lewisville
 - Reunión abierta para el análisis operativo integral de Denton de Texas Woman's University

- Reunión abierta para el análisis operativo integral de Denton
- Reunión abierta para el análisis operativo integral de Highland Village

Noviembre de 2015

- 17 y 18 de noviembre de 2015
 - Reunión abierta para el análisis operativo integral de Denton de Texas Woman's University
 - Reunión abierta para el análisis operativo integral de Denton
 - Grupo focal de partes interesadas de Denton

Septiembre de 2015

- 14 de septiembre-16 de septiembre de 2015
 - Programa anual de proyectos
 - Información presupuestaria
 - Análisis del servicio de autobús de Denton

Agosto de 2015

- 18 y 19 de agosto
 - Reunión abierta para el análisis operativo integral de Lewisville
 - Grupo focal de partes interesadas y líderes de la comunidad para el análisis operativo integral
 - Reunión abierta para el análisis operativo integral de Highland Village

Abril de 2015

- 11 de abril-21 de abril de 2015
 - Vía verde del tren A (A-train Rail Trail)
 - Mejoras en la comunidad
 - Sistema del corredor rápido regional
 - Programa anual de proyectos
 - Propuesta del servicio FM 407: Fase 1
 - Próximas iniciativas de planificación del sistema

Abril de 2014

- 21, 23, 29, 30 de abril y 3 de mayo
 - Política del servicio de conexión RSVP
 - Programa del Título VI
 - Programa anual de proyectos
 - Mejoras en la comunidad
 - Plan presupuestario de contingencia

Reuniones del Equipo de Asesoría para los Ciudadanos

- **2019**
 - Lewisville
 - Martes 29 de enero
 - Martes 9 de abril
 - Martes 9 de julio
 - Martes 8 de octubre
 - Denton
 - Jueves 31 de enero
 - Jueves 11 de abril
 - Jueves 11 de julio
 - Jueves 10 de octubre
- **2018**
 - Lewisville
 - Martes 9 de enero
 - Martes 8 de mayo
 - Martes 10 de julio
 - Martes 11 de octubre
 - Denton
 - Jueves 11 de enero
 - Jueves 10 de mayo
 - Jueves 12 de julio
 - Jueves 11 de octubre
- **2017**
 - Lewisville
 - Martes 10 de enero
 - Martes 11 de abril
 - Martes 11 de julio
 - Martes 10 de octubre
 - Denton
 - Jueves 12 de enero
 - Jueves 13 de abril
 - Jueves 13 de julio
 - Jueves 12 de octubre
- **2016**
 - Lewisville
 - Martes 12 de enero
 - Martes 12 de abril
 - Martes 12 de julio
 - Martes 11 de octubre
 - Denton
 - Jueves 14 de enero
 - Jueves 14 de abril
 - Jueves 14 de julio
 - Jueves 13 de octubre
- **2015**
 - Lewisville
 - Martes 6 de enero
 - Martes 7 de abril
 - Martes 7 de julio
 - Martes 6 de octubre
 - Denton
 - Jueves 15 de enero
 - Jueves 16 de abril
 - Jueves 16 de julio
 - Jueves 15 de octubre
- **2014**
 - Lewisville
 - Jueves 9 de enero
 - Jueves 10 de abril
 - Jueves 10 de julio
 - Jueves 9 de octubre
 - Denton
 - Jueves 16 de enero
 - Jueves 17 de abril
 - Jueves 17 de julio
 - Jueves 16 de octubre

Apéndice F: Ejemplo de aviso de reunión pública



CONDADO DE DENTON
AUTORIDAD DE
TRANSPORTE

ASISTA A LA PRÓXIMA REUNIÓN ABIERTA

CAMBIOS PROPUESTOS EN LAS TARIFAS

La DCTA recomienda una estructura nueva de tarifas para simplificar las opciones de boletos y brindar acceso integral al sistema. La oferta de tarifas locales de la DCTA vencerá el 13 de enero de 2019 y será reemplazada por la estructura nueva de tarifas el 14 de enero

TEMAS DE LA REUNIÓN ABIERTA:

Estructura nueva de tarifas y programas de tarifas vigentes a partir del 14 de enero de 2019



LEWISVILLE

Sábado 3 de noviembre de 2018 | De 9:00 a. m. a mediodía*
Lewisville Community Resource Expo | Next Steps Center
1305, TX-121 BUS | Lewisville, TX 75067

HIGHLAND VILLAGE

Sábado 3 de noviembre de 2018 | De 10:00 a. m. a 2:00 p. m.*
City of Highland Village Fall Festival | Unity Park
2200, Briarhill Blvd | Highland Village, TX 75077

DENTON

Jueves 8 de noviembre de 2018 | De 3:00 p. m. a 6:00 p. m.
Downtown Denton Transit Center | Vestibulo
604 E. Hickory Street, Denton, TX 75205

DENTON

Sábado 10 de noviembre de 2018 | De 10:00 a. m. a 2:00 p. m.
Denton Welcome Center en la plaza
111 W. Hickory St | Denton, TX 76201

EN LÍNEA

Puede revisar la presentación y enviar sus opiniones en línea en dcta.net/about-dcta/public-engagement, entre el lunes 29 de octubre y el viernes 16 de noviembre.

*Asista a este evento gratuito y busque la mesa de la DCTA para obtener más información.

Todos son bienvenidos a participar en las reuniones abiertas. Quienes tengan problemas de audición, necesiten materiales en letra grande, traducidos en otro idioma o servicios de interpretación por señas deben comunicarse con la DCTA al menos cinco (5) días antes de la reunión específica por teléfono al 940.243.0077 o por correo electrónico a dctainfo@dcta.net para que la DCTA pueda atender sus solicitudes.

RideDCTA.net • 940.243.0077



HopOnBoardBlog.com • #RideDCTA

Apéndice G: Acciones de divulgación (octubre de 2018-marzo de 2019)

Denton	Nombre del personal	Fecha	NOTAS
Reunión del consejo asesor de la Oficina de Visitantes y Convenciones (Convention & Visitors Bureau, CVB) de Denton	Adrienne H.	1 de octubre de 2018	Se participó en la reunión y se informaron las actualizaciones de la DCTA
Divulgación de reunión del CAT	Kelly B.	1-5 de octubre	Divulgación de próximas reuniones del CAT por correo electrónico para GovDelivery y cuidados y alimentación de rutina
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Octubre	Correos electrónicos y llamadas a Denton Apts, Denton Neighborhood Assoc., SEDNA
Reunión de divulgación de DAZ con Target	Kelly B.	4 de octubre de 2019	Divulgación y comunicación por correo electrónico con Amber Beltrain, generalista de RR. HH. de Target
Divulgación de SFOT y guías de rutas	Kelly B.	4 de octubre de 2018	Entregado en la CVB de Lewisville, la CVB de Denton y Denton Welcome Center
Reunión de divulgación de DAZ con Peterbilt	Kelly B.	5 de octubre de 2018	Reunión con Terry Harmon
Reunión de divulgación de DAZ con WinCo Foods	Kelly B.	7 de octubre de 2018	Reunión con Monica Odom, generalista de RR. HH.
Reunión de DAZ con WinCo	Kelly B.	17 de octubre de 2018	
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Noviembre	Correos electrónicos y llamadas a Denton Apts, Denton Neighborhood Assoc., SEDNA
Holiday Express	Personal de MarCom	1 de diciembre de 2018	Se trabajó con Denton County Friends of the Family
Divulgación sobre la zona del aeropuerto de Denton	Kiera G.	11 y 12 de diciembre de 2018	Entrega de bolsa de divulgación a 61 negocios en la zona de DAZ. Lista de nombres comerciales disponible en el disco S: (S:\COMMUNICATIONS & MARKETING\Public Involvement\Community Outreach)
Entrega de guías de ruta	Kiera G.		CVB de Denton, Discover Denton, UNT, TWU, NCTC
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Diciembre	Correos electrónicos y llamadas a Denton Apts, Denton Neighborhood Assoc., SEDNA

Denton	Nombre del personal	Fecha	NOTAS
Divulgación de reunión del CAT	Kelly B.	21-25 de enero de 2019	Divulgación del CAT, cuidados y alimentación de rutina, correos electrónicos enviados con recordatorios de las próximas reuniones
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Enero	Correos electrónicos y llamadas a Denton Neighborhood Assoc., SEDNA
Entrega de folletos de la UNT	Kelly B.	24 de enero	Entrega de folletos específicos de la UNT a Trista Moxley
Festival del Cine Negro de Denton	Kelly B.	25 de enero de 2019	Moderador del panel de películas
Mesa redonda con Servicios Sociales de Denton	Personal de MarCom	7 de febrero de 2019	
Divulgación con la Agencia de Servicios Sociales	Kelly B./Kiera G.	21 de febrero de 2019	Encuesta y seguimiento de la mesa redonda con la Agencia de Servicios Sociales
Reunión del Festival de Luces de Navidad de Denton	Kelly B.	6 de marzo de 2019	
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Marzo	Correos electrónicos y llamadas a Denton Apts, Denton Neighborhood Assoc., SEDNA
Divulgación con la Agencia de Servicios Sociales	Kiera G./Kelly B.	1 de marzo	Actualización del Plan para Inclemencias Meteorológicas

Lewisville	Nombre del personal	Fecha	NOTAS
Reunión editorial con Community Impact (edición Lewisville/Highland Village/Flower Mound)	Adrienne H.	3 de octubre de 2018	Reunión trimestral con Community Impact sobre historias e ideas editoriales
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Octubre	Correos electrónicos y llamadas a Lewisville Apts, Lewisville Neighborhood Assoc., personal de Divulgación Barrial de Lewisville
Reunión sobre reportajes publicitarios con Community Impact	Adrienne H.	24 de octubre	Reunión sobre reportajes publicitarios para debatir sobre operaciones de comercialización estratégicas
Desayuno de <i>networking</i> con ancianos	Kelly B.	17 de octubre de 2018	
CVB de Lewisville	Kelly B.	Octubre	Visita mensual con Kent Boring

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

Lewisville	Nombre del personal	Fecha	NOTAS
Entrega de guías de ruta de la zona de Lakeway	Kiera G.	21 de enero	Se entregaron guías adicionales de la zona de Lakeway y las rutas 21/22 a los departamentos de la zona, incluidas las guías en español
Mesa redonda en Lewisville	Kelly B.	1 de febrero de 2019	
Mesa redonda con Servicios Sociales de la DCTA	Personal de MarCom	6 de febrero de 2019	
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Febrero	Correos electrónicos y llamadas a Lewisville Apts, Lewisville Neighborhood Assoc., personal de Divulgación Barrial de Lewisville
Entrega de guías de ruta en la CVB de Lewisville	Kiera G.	13 de febrero de 2019	
Alianza por la Salud de la Cámara del Área de Lewisville	Kelly B.	13 de febrero de 2019	
Feria de pasantías y carreras de la TWU	Kelly B.	13 de febrero de 2019	
Festival Chin	Kelly B./Kiera G.	19 de febrero de 2019	Divulgación en la comunidad chin
Divulgación con la Agencia de Servicios Sociales	Kelly B./Kiera G.	21 de febrero de 2019	Encuesta y seguimiento de la mesa redonda con la Agencia de Servicios Sociales
Almuerzo formal "Estado de las Ciudades"	Adrienne H./Kiera G.	26 de febrero de 2019	
Entrega de guías de ruta en la CVB de Lewisville	Kiera G.	27 de febrero de 2019	
Entrega de guías de ruta en el Ayuntamiento de Lewisville	Kiera G.	4 de marzo de 2019	
Divulgación general en la comunidad	Kelly B.	Marzo	Correos electrónicos y llamadas a Lewisville Apts, Lewisville Neighborhood Assoc., personal de Divulgación Barrial de Lewisville
Divulgación con la Agencia de Servicios Sociales	Kiera G./Kelly B.	1 de marzo	Actualización del Plan para Inclemencias Meteorológicas

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

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

Apéndice H: Políticas y estándares de servicio

Autoridad de Transporte del Condado de Denton

Estándares de diseño y desempeño del servicio

23 de febrero de 2012

Índice

Introducción	2
Objetivo	2
Sistema de clasificación de las rutas	2
Amplitud de servicio y frecuencia mínimas	4
Estándares de desempeño del servicio	4
Medidas y estándares de desempeño a nivel de ruta	6
Acciones correctivas posibles	6
Estándares de diseño del servicio	7
Estándares de diseño para servicios de ruta fija	8
Estándares de diseño de la comunidad en apoyo de los estándares de diseño del servicio	9
Informes sobre el desempeño del paratransito	11
Comodidades para los pasajeros	14

INTRODUCCIÓN

La Autoridad de Transporte del Condado de Denton (DCTA) adoptó originalmente los estándares de servicio el 21 de septiembre de 2006. La DCTA revisó el Plan de Servicio de la agencia en 2010-2011 y aprovechó la oportunidad para elaborar nuevos estándares de diseño y desempeño del servicio con el objetivo de ayudar al personal y al Directorio en el desarrollo de los servicios y la asignación de recursos de la DCTA.

OBJETIVO

Este documento establece el marco para orientar las decisiones según las cuales se crean, amplían y evalúan los servicios. Al brindar un conjunto definido de estándares de desempeño, el personal y el Directorio de la DCTA tendrán instrucciones coherentes sobre cómo asignar, priorizar y desplegar los servicios. Una vez aprobados, los servicios de la DCTA se compararán con los estándares de servicio para determinar si el desempeño de los servicios existentes está dentro de los niveles aceptables y para evaluar la posibilidad de cambios en el servicio. Para que los servicios sean exitosos, deben estar dentro de niveles que cumplan las necesidades básicas de los pasajeros. Por lo tanto, los niveles mínimos aceptables de servicio están incluidos para garantizar que el nivel de servicio prestado sea capaz de alcanzar los objetivos del Plan de Servicio.

SISTEMA DE CLASIFICACIÓN DE LAS RUTAS

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

1. **Servicios regionales de tren de cercanías.** Es un servicio de tren bidireccional para pasajeros con paradas limitadas, viajes rápidos y estaciones en los principales centros de población o lugares de trabajo.
2. **Servicio de autobús rápido regional.** El servicio de traslado del tren A a Midday Station es un ejemplo de operación de un servicio de cercanías de primer nivel por la DCTA, pero los servicios de autobús rápido regional pueden ser adecuados en otros puntos del condado de Denton. Este tipo de servicio ofrece rapidez durante las horas pico de transporte y vincula ciudades o barrios con altas concentraciones de trabajadores que viajan a zonas específicas de empleo o centros de transporte importantes. Los servicios de autobús rápido pueden aprovechar los carriles para vehículos con múltiples pasajeros (high-occupancy vehicle, HOV) en las vías y autopistas, lo cual les brinda un nivel de servicio comparable con los tiempos de viaje en automóvil (o, a veces, mejor).
3. **Rutas arteriales regionales.** Actualmente, la DCTA no opera ningún servicio que pueda clasificarse como una ruta arterial regional, pero este tipo de servicio podría evaluarse en el futuro dentro del condado de Denton. Las siguientes son las características de las rutas arteriales regionales:
 - **Servicio durante todo el día.** Las rutas arteriales regionales operan al menos cada 60 minutos durante el mediodía y cada 30 minutos durante el horario pico. El objetivo es facilitar el trasbordo práctico hacia y desde las rutas alimentadoras.
 - **Conexiones con centros de transporte importantes.** Las rutas arteriales regionales deben tener una terminal en un centro de transporte importante (p. ej., estación del tren A o DART) o un centro regional de actividad. Las rutas deben estar diseñadas para lograr el trasbordo programado hacia y desde los servicios troncales de conexión.

- **Distancia mayor entre paradas.** Las paradas se limitan a centros residenciales importantes, centros comerciales e instalaciones para estacionar los vehículos privados y tomar transporte público con el objetivo de reducir los tiempos de viaje de los pasajeros de distancias más largas.

La meta es que las rutas regionales funcionen con rapidez y sean relativamente competitivas con los tiempos de viaje en automóvil.

4. **Rutas troncales en zonas urbanas.** En general, las rutas troncales son relativamente directas y operan en caminos principales, siendo una forma primaria de servicio de autobús local de ruta fija. Los servicios troncales deberían operar cada 15 a 30 minutos en los días de semana, con una amplitud de servicio relativamente grande.
5. **Servicios de circulación comunitaria.** Los demás servicios locales de autobús de ruta fija, que suelen operar con frecuencias de 30 o 60 minutos (pero con potencial para frecuencias más reducidas), se denominan servicios de circulación comunitaria. La mayoría de las rutas de conexión de la DCTA podrían clasificarse como servicios de circulación comunitaria. Excepto en las cercanías de las universidades, están diseñados para brindar una cobertura de servicio acorde al nivel de la política en barrios que no tienen la densidad de población o de puestos de trabajo (o las características de diseño) para admitir rutas troncales. Los servicios están diseñados para adaptarse a las características únicas de los barrios o las ciudades en las que se prestan. Siempre que sea posible, los diseños de las rutas deben ajustarse para la operación según horarios regulares y con trasbordos programados en los centros de transporte. Por ello, deberá considerarse la longitud de la ruta en detalle para garantizar que el ciclo programado y la longitud de la ruta coincidan razonablemente.

Hay tres tipos de servicios de circulación comunitaria en el condado de Denton.

- A. **Servicios de circulación barrial.** Son los servicios de ruta fija tradicionales. Dado que no presentan competencia contra los autos privados en cuanto a la eficacia, los servicios de circulación barrial deben establecerse cuando no pueden brindarse niveles de servicio más altos con eficacia. En general, operan cada 30 a 60 minutos y deben tener una frecuencia regular siempre que sea posible.
 - B. **Alimentadores.** Los autobuses alimentadores están diseñados para “alimentar” las rutas troncales, el tren de cercanías y los servicios regionales de autobús rápido. Los cronogramas se diseñan con frecuencias regulares. Las rutas de alimentación operan en barrios urbanos y suburbanos de menor densidad. Deben tomarse las medidas necesarias para ofrecer trasbordos programados con otras rutas en los centros de transporte con los que se conectan estos servicios.
 - C. **Servicios de circulación universitaria.** Son similares a las rutas fijas tradicionales, pero tienen un mercado específico (pasajeros que son estudiantes, docentes y personal universitario) y atienden zonas donde hay limitaciones importantes en términos de estacionamiento o costos. Estas rutas suelen tener frecuencias buenas (cada 5 a 30 minutos) y, en general, las frecuencias regulares no son tan importantes.
6. **Servicios de guardia en respuesta ante la demanda.** Estos servicios de respuesta ante la demanda del público general se brindan en zonas donde los servicios de ruta fija tradicionales no son adecuados por la falta de usos de suelo y densidades de población que soporten el transporte. El servicio de conexión para el RSVP es un ejemplo.

AMPLITUD DE SERVICIO Y FRECUENCIA MÍNIMAS

Amplitud de servicio

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

Amplitud mínima deseada del servicio			
Tipo de ruta	Lunes a viernes	Sábados	Domingos
Tren de cercanías	5 a. m.-9 p. m.	10 a. m.-11 p. m.	N/A
Autobús rápido regional	5 a. m.-7 p. m.	N/A	N/A
Autobús arterial regional	5 a. m.-9 p. m.	N/A	N/A
Rutas troncales en zonas urbanas	5 a. m.-9 p. m.	9 a. m.-6 p. m.	N/A
Servicios de circulación comunitaria	5 a. m.-9 p. m.	9 a. m.-6 p. m.	N/A
Servicios de guardia	6 a. m.-9 a. m. 3 p. m.-7 p. m.	N/A	N/A

Frecuencia

La frecuencia del servicio tiene una influencia importante en la cantidad de pasajeros del transporte. Brindar un servicio frecuente es costoso, pero es apreciado por los pasajeros regulares y ocasionales. Los posibles clientes también la consideran como una característica atractiva. La tabla a continuación detalla la frecuencia mínima de servicio que debería brindarse por cada tipo de servicio.

Frecuencia mínima deseada del servicio.				
Tipo de ruta	Lunes a viernes		Sábados	Domingos
	Pico	Mediodía		
Tren de cercanías	25	105	105	N/A
Autobús rápido regional	20	60	N/A	N/A
Autobús arterial regional	30	60	60	N/A
Rutas troncales en zonas urbanas	30	30	60	N/A
Servicios de circulación comunitaria	30	30	60	N/A

ESTÁNDARES DE DESEMPEÑO DEL SERVICIO

La DCTA controlará estadísticas de desempeño clave de todo el sistema con objetivos preestablecidos para medir el éxito de la organización. Los estándares de servicio del sistema abarcan varios puntos, como la cantidad de pasajeros, la seguridad, la confiabilidad y la satisfacción del cliente. Si bien la tabla a continuación incluye estándares específicos según los tipos de ruta, las métricas serán agregadas a los fines de los informes.

Referencias de calidad de servicio y confiabilidad

Medidas de calidad y confiabilidad	Estándares de servicio del sistema
Pasajeros por hora de ingresos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Servicios regionales de tren de cercanías: 35 pasajeros por hora 2. Servicios de autobús rápido regional: 20 pasajeros por hora 3. Rutas arteriales regionales: 15 pasajeros por hora 4. Rutas troncales en zonas urbanas: 25 pasajeros por hora 5. Servicios de circulación comunitaria <ol style="list-style-type: none"> a. Servicio barrial/alimentador: 10 pasajeros por hora b. Servicio universitario: 25 pasajeros por hora 6. Servicios de guardia: 2.5 pasajeros por hora
Pasajeros por milla	<ol style="list-style-type: none"> 1. Servicios regionales de tren de cercanías: 1.25 pasajeros por milla 2. Servicio de autobús rápido regional: 1.0 pasajero por milla 3. Rutas arteriales regionales: 1.0 pasajero por milla 4. Rutas troncales en zonas urbanas: 2.2 pasajeros por milla 5. Servicios de circulación comunitaria <ol style="list-style-type: none"> a. Servicio barrial/alimentador: 0.7 pasajeros por milla b. Servicio universitario: 2.2 pasajeros por milla
Recuperación de costos por boletos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Servicios regionales de tren de cercanías: 20 % 2. Servicio de autobús rápido regional: 25 % 3. Rutas arteriales regionales: 15 % 4. Rutas troncales en zonas urbanas: 20 % 5. Servicios de circulación comunitaria <ol style="list-style-type: none"> a. Servicio barrial/alimentador: 13 % b. Servicio universitario: 90 % 6. Servicios de guardia: 10 %
Desempeño puntual	Desempeño puntual en el 90 % de los servicios
Quejas de pasajeros/viaje	El número de quejas no podrá superar el 0.01 % del total de viajes. La referencia es 7.5 quejas cada 100,000 viajes.
Accidentes por milla de autobús operada	Menos de 2 accidentes cada 100,000 millas de ingreso.
Mantenimiento	La referencia es 1 emergencia en el camino cada 7,000 millas de ingreso.
	Al menos el 85 % de los vehículos de la flota habitual estarán disponibles para las operaciones en todo momento.
	La proporción de vehículos adicionales a la flota habitual será menor al 20 %.
	El 95 % de las inspecciones de los vehículos se harán a tiempo.
Cancelación de viajes de autobús	No se cancelará ningún viaje en autobús. La referencia es de tolerancia cero.

MEDIDAS Y ESTÁNDARES DE DESEMPEÑO A NIVEL DE RUTA

Se aplicarán estándares de productividad para evaluar la cantidad de pasajeros, la eficiencia y la confiabilidad de las rutas. La tabla a continuación resume los estándares de operación de las rutas fijas. Se proponen cuatro medidas para medir las características de éxito de las rutas individuales:

- **Pasajeros por hora de ingresos.** Se calcula mediante la división del número de pasajeros por las horas de ingresos para una ruta específica. La métrica brinda un panorama del desempeño y la eficacia general de la ruta.
- **Proporción de servicio por horas totales.** Con el objetivo de reducir los viajes de vehículos sin pasajeros hacia o desde una ruta o escala, es importante comprender las horas de servicio (o las horas de ingreso) como una proporción del total de horas de servicio. Cuando la proporción de una ruta es mayor que la de otras, puede haber cuestiones operativas como los cronogramas que no pueden desglosarse en función de los costos según las asignaciones de vehículos o rutas con terminales distantes o ineficientes.
- **Desempeño puntual.** La confiabilidad de la operación de las rutas también es fundamental. Medir el cumplimiento del cronograma de una ruta específica permite saber si los pasajeros pueden confiar en que el autobús estará allí según lo programado.
- **Costo por pasajero.** Para calcular el costo por pasajero, debe determinarse el costo de operar una ruta y dividirlo por el número de pasajeros. Esta proporción refleja el beneficio de un servicio dado (medido en clientes) contra el costo público de operar el servicio.

Estándares operativos a nivel de ruta

	Servicios regionales de tren de cercanías	Servicio de autobús rápido regional	Rutas arteriales regionales	Rutas troncales en zonas urbanas	Servicios de circulación comunitaria	Servicios de guardia
Pasajeros por hora	30	15	15	15	Servicio barrial/alimentador 8 Servicio universitario 15	2.5
Proporción de servicio por horas totales	1.0	1.3	1.3	1.15	1.15	1.15
Desempeño puntual	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %	95 %
Costo por pasajero	\$20	\$10	\$4	\$5	\$5	\$30

ACCIONES CORRECTIVAS POSIBLES

Los servicios con nivel bajo de desempeño y que no cumplan con los estándares de productividad podrán ser evaluados para la aplicación de posibles acciones correctivas, como el ajuste de cronogramas, los cambios en la ruta, la modificación en las estrategias de comercialización o la eliminación.

Los ajustes en los cronogramas, incluidas las reducciones en la frecuencia y la amplitud de servicio, pueden mejorar la productividad y la rentabilidad con impactos negativos mínimos.

En muchos casos, las modificaciones en la ruta pueden ayudar a mejorar la productividad y la rentabilidad. Debe examinarse de cerca la cantidad de pasajeros al nivel de parada para identificar los segmentos improductivos o las lagunas de servicio. Las extensiones de rutas o los ajustes menores pueden mejorar el acceso a los destinos. La consolidación de rutas o las secciones más cortas pueden reducir los servicios redundantes o excesivos.

La eliminación de un servicio puede considerarse si la cantidad de pasajeros no es suficiente de manera constante y si la probabilidad de crecimiento futuro es mínima. Deben considerarse medidas alternativas para mantener el servicio antes de sugerir la eliminación. La eliminación de un servicio no impide su restablecimiento en otro momento; sin embargo, debe haber una demanda de pasajeros comprobada antes de considerar esta medida.

Podrán evaluarse alternativas de servicio en zonas de densidad baja con potencial moderado de pasajeros. El servicio de guardia puede mantener un mercado de pasajeros pequeño con mayor rentabilidad que un servicio de autobús de ruta fija tradicional.

ESTÁNDARES DE DISEÑO DEL SERVICIO

Los estándares de diseño del servicio son herramientas de planificación fundamentales que se usan para orientar la ampliación del servicio en nuevas zonas y mercados posibles.

Generalmente, las agencias de transporte deben considerar un abanico amplio de factores sociales, políticos y económicos interrelacionados al tomar decisiones importantes sobre los servicios. Si bien la cantidad de pasajeros tiene una importancia fundamental, las cuestiones de equidad y de impacto mayor en la comunidad no pueden soslayarse. Varios principios generales del diseño deben orientar la planificación y la operación de los servicios de transporte de ruta fija de la DCTA.

- 1. Dirección.** Las rutas deberían ser lo más rectas que permita la trama urbana. Estos caminos rectos permiten el viaje más directo y rápido posible y, por lo tanto, tienden a ser útiles para más personas que las rutas sinuosas. Incluso si un viaje requiere el trasbordo de autobús, es probable que sea más rápido y directo que un viaje en un servicio sinuoso. Otro factor es simplemente el factor humano. Las personas prefieren mantener la orientación. Las rutas que tienen muchos giros hacen que los pasajeros pierdan la orientación con facilidad, lo que implica en su subconsciente que están perdidos. Esto, además de ser incómodo, refuerza la idea de que el viaje toma más tiempo de lo que debería.
- 2. Frecuencia.** El tiempo transcurrido entre autobuses consecutivos en una ruta es uno de los determinantes más importantes para la cantidad de pasajeros. Un servicio más frecuente atrae más pasajeros, en el supuesto de que haya un mercado. Una ruta con frecuencia muy baja obliga a los pasajeros a planificar según el cronograma del autobús. Una ruta muy frecuente permite a los pasajeros viajar cuando quieren, sin un cronograma. Esto hace que el transporte sea tan práctico como los caminos para los conductores: está allí cuando los clientes lo quieren y lo necesitan. La prestación de un servicio que opera cada 15 minutos es un punto de quiebre a nivel psicológico importante. Con frecuencias de 15 minutos o menos, muchos pasajeros no dependen del cronograma, porque saben que pueden esperar el autobús y que vendrá pronto. Si bien la frecuencia es costosa, también es clave para mantener un nivel alto de pasajeros.
- 3. Constancia.** Se recomienda enfáticamente un patrón constante en el cronograma. Si bien la frecuencia puede variar durante el día según la demanda, no debería variar de manera aleatoria entre un viaje y el otro. Siempre que sea posible, las rutas deberían tener frecuencias regulares por hora, como por ejemplo cada 15, 30 o 60 minutos.

Estas frecuencias tienen dos ventajas:

- Los clientes pueden recordar el cronograma fácilmente, porque se repite el mismo patrón en cada hora. Si una ruta tiene frecuencia cada 30 minutos, el cliente recordará que el autobús viene a los 10 minutos y a los 40 minutos de cada hora. Por el contrario, si el autobús pasa cada 35 minutos, pocos clientes podrán recordar el cronograma y, por lo tanto, deberán consultar los horarios o pedir ayuda de atención al cliente para hacer un viaje que no sea rutinario. A menudo, la irregularidad convencerá a los clientes de que perdieron un autobús o de que siempre “llega tarde”.
 - Las frecuencias cada 15, 30 o 60 minutos facilitan la programación de conexiones entre rutas que son regulares en cada hora. Esto es muy importante para las rutas alimentadoras menos frecuentes, porque la mayoría de los pasajeros dependen de las conexiones. Las conexiones programadas permiten a los pasajeros de las rutas alimentadoras completar sus viajes con mayor rapidez.
4. **Simpleza.** Las rutas rectas también se asocian fácilmente con una o dos arterias importantes. Los nombres, la presentación y la planificación de dichas rutas deberían fomentar la idea de que la ruta es parte integral de la calle. La simpleza es un valor clave para crear redes que las personas pueden navegar fácilmente al hacer viajes de distintos tipos.
 5. **Distancias que se pueden hacer a pie.** Si bien las opiniones sobre cuánto debería caminar una persona hasta una parada son variables, la experiencia de la industria indica que, en la mayoría de los casos, los pasajeros están dispuestos a caminar hasta un cuarto de milla. Por lo tanto, debe contemplarse que cada ruta de transporte atiende una banda de media milla de ancho (hasta un cuarto de milla a cada lado de la ruta), excepto cuando la red de caminos impide el acceso directo y razonable de los peatones.
 6. **Diseño mínimo de las paradas de autobús.** Todas las paradas de autobús deben estar marcadas claramente con la cartelería adecuada, incluido el número designado de la o las rutas. Debe evaluarse la colocación de asientos en paradas específicas donde el ascenso diario de pasajeros supera los quince pasajeros en promedio. Deben priorizarse las paradas de autobús en zonas de apartamentos para ancianos, centros de actividades y grupos residenciales diseñados para personas con discapacidades.
 7. **Tiempo de recuperación.** Todos los cronogramas de ruta deben incluir un mínimo del 10 % de tiempo de recuperación para garantizar el desempeño puntual. Cuando se aplica la programación en función de la frecuencia, una buena práctica es garantizar el tiempo de recuperación de un servicio en cada extremo de la ruta para asegurar la capacidad de operar los autobuses con la frecuencia diseñada. Debe señalarse que este parámetro de diseño busca garantizar la confiabilidad del cronograma, no necesariamente brindar periodos de descanso para los conductores. Las mejores prácticas en la programación del transporte reconocen que los conductores de transporte pueden tener periodos de descanso sin necesidad de una mayor cantidad de autobuses para mantener la confiabilidad del cronograma: los autobuses se mueven y los conductores descansan.

ESTÁNDARES DE DISEÑO PARA SERVICIOS DE RUTA FIJA

Esta sección identifica los estándares de diseño del servicio específicos que fueron identificados para cada categoría de servicio. La siguiente tabla describe los estándares de operación y diseño específicos aplicables según cada clasificación de ruta fija.

Estándares de diseño de las rutas fijas

	Servicios regionales de tren de cercanías	Servicios de autobús rápido regional	Rutas arteriales regionales	Rutas troncales en zonas urbanas	Servicios de circulación comunitaria	
Características de la ubicación <i>Unidades de vivienda por acre</i> <i>Empleados por acre</i>	A lo largo de corredores principales	A lo largo de corredores principales	>4 >1	>10 >7-5	Servicio barrial/alimentador >5 Servicio universitario >10 Servicio barrial/alimentador >3 Servicio universitario >10	
Frecuencia de servicio <i>Periodo de viaje de lunes a viernes</i> <i>Periodos durante el mediodía y fines de semana</i> <i>Servicios nocturnos</i>	15-30 min 30-60 min 30-60 min	30 min 60 min 60 min	30 min 60 min 60 min	10-20 min 10-60 min 30-60 min	Según corresponda, en general, no más que cada 60 minutos	
Proporción de tiempo de viaje comparado con autos*	1.1	1.3	13	1.75		30
Espacio entre paradas <i>Zonas urbanas</i> <i>Zonas suburbanas</i> <i>Zonas rurales</i>	Más de 5 millas Más de 5 millas Más de 5 millas	1/2 milla Más de 5 millas Más de 5 millas	1/2 milla 1/2-2 millas 2-5 millas	1/4 milla 1/4-1/2 milla		1/4 milla 1/4 milla Según corresponda
Prácticas de programación	Según demanda Por horario Trasbordo programado	Según demanda Por horario Trasbordo programado	Según demanda Por horario Trasbordo programado	Según demanda Por horario Trasbordo programado	Según demanda Por horario Trasbordo programado	
Velocidad objetivo en la ruta (velocidad promedio a lograr en la ruta)	>30 mph	>25 mph	>20 mph	>10 mph	>12 mph	
Guía de comodidades en la ruta	Refugios en todas las paradas	Refugios en todas las paradas	Refugios según la necesidad	Refugios según la necesidad	Solo en puntos importantes de trasbordo, donde abordan muchos pasajeros	

*La proporción de tiempo de viaje en comparación con autos es una comparación entre el tiempo de viaje en autobús de un extremo de la ruta al otro con el tiempo del mismo viaje en auto y en el horario pico de la tarde.

ESTÁNDARES DE DISEÑO DE LA COMUNIDAD EN APOYO DE LOS ESTÁNDARES DE DISEÑO DEL SERVICIO

Las políticas recomendadas abordan cuestiones sobre uso de suelos, circulación y diseño urbano. La coordinación de estos tres aspectos de forma y función es esencial para atender los aumentos en pasajeros de transporte y preservar la calidad de vida del condado de Denton.

Usos de suelo

Los criterios de usos de suelo están diseñados para medir la capacidad de las políticas de usos de suelo para sostener los objetivos del Plan de Transporte a Largo Plazo.

- **Los usos de suelo deben ser mixtos a nivel horizontal y vertical.** El uso vertical mixto, con espacios comerciales en planta baja en zonas desarrolladas y centros de actividades identificados según los planos de uso de suelo, puede aumentar la vitalidad de la calle y permitir que la gente camine hasta los servicios deseados. Solo unas pocas comunidades en el condado tienen potencial para este tipo de integración vertical, pero las construcciones cerca del tren A y de las líneas futuras de ferrocarril deberían enfatizar los usos verticales mixtos. Con mayor importancia para el resto del condado de Denton, la mezcla horizontal de usos puede prevenir la existencia de zonas de uso único desoladas y fomentar la actividad peatonal: la escala de los usos y la distancia entre usos son aspectos importantes en el desarrollo de los usos horizontales mixtos.
- **Soporte y fomento de centros de actividad centrales.** Los centros de actividad tienen un impacto fuerte en los patrones de transporte como los destinos importantes de la ciudad. En general, están definidos por la importancia a nivel regional de los usos de servicios, empleo y comercio. Para que estos sitios sean más favorables con el transporte, deben estar potenciados por decisiones sobre el uso de suelos que ubiquen viviendas nuevas y empleo y comercios complementarios adecuados según la escala del barrio para diversificar la mezcla y crear un entorno que maximice la elección de transporte.
- **Las intensidades de los usos de suelo deben ser a niveles que fomenten el uso del transporte público y la actividad de peatones y ciclistas.** Un límite general en los usos residenciales favorables para el transporte público es de 10 a 15 unidades por acre neto para un transporte de autobús de alta frecuencia. Sin embargo, la densidad puede ser menor si el entorno urbano es favorable para el acceso de los peatones al transporte público (se incluye un análisis sobre los requisitos de densidad del transporte en el apéndice H). Los usos comerciales y de empleo/educación, con niveles altos de densidad de empleo (como la UNT) admiten un uso mayor del transporte que los niveles más bajos de densidad de empleo (por ejemplo, zonas industriales o de depósito). Las zonas de tiendas comerciales minoristas tienen a estar dominadas por los autos cuando no se definen las escalas de manera adecuada ni se las mezcla con otros usos, como Vista Ridge Mall en Lewisville o Rayzor Ranch en Denton. Los usos no residenciales con un factor de ocupación del suelo (Floor Area Ratio, FAR) de 0.5 tienen una base que es favorable para los pasajeros de transporte público. Si bien hay pocas investigaciones empíricas disponibles que vinculen la densidad de empleo con la cantidad de pasajeros de transporte público, la regla general es maximizar la intensidad del desarrollo dadas las condiciones de mercado y garantizar que la red de transporte brinde servicio de alta calidad en zonas con concentraciones de usos de empleo y servicios de comercio minorista.
- **Los requisitos de estacionamiento (y la oferta de estacionamiento) deben ser compatibles con un diseño y un desarrollo compactos y favorables para los peatones y el transporte público.** Los requisitos deben tener en cuenta los usos mixtos, el acceso al transporte y la vinculación de viajes que reduzcan el uso de los automóviles y la demanda total de estacionamiento.

Conectividad y circulación

Los sistemas de tránsito y de transporte deben brindar un equilibrio de jerarquía e integración entre los modos. El sistema de circulación facilita el acceso y la seguridad de todos los modos de viaje, con especial atención al acceso de peatones y ciclistas, ya que estos modos brindan soporte a los pasajeros del transporte público.

- **El marco de transporte y circulación debe definir distritos y corredores compactos,** caracterizados por una conectividad alta de las calles para evitar la concentración excesiva del tránsito en las calles principales y para favorecer el acceso a rutas más directas para los peatones, buen acceso al transporte público y calles diseñadas para peatones y bicicletas, además de vehículos.

De las distintas ciudades en el condado, las redes callejeras de Denton son las mejores para la operación del transporte público por la mejor conectividad de las arterias.

- **Los desarrollos residenciales nuevos** deberían incluir calles que mejoren la conectividad. Las calles sin salida y las paredes en torno a las comunidades, que han sido la norma en ciudades con desarrollo más reciente como Frisco, The Colony y Northlake, son especialmente desafiantes para la prestación de transporte público eficaz.
- **Las mejoras de transporte deben proyectarse en zonas con usos de suelo que favorecen el transporte público** (actual y planificado) en destinos clave y sus alrededores, además de proyectos que potencien la actividad peatonal.

Diseño urbano

Un diseño urbano de alta calidad, incluido el diseño de calles y edificios, puede favorecer el uso del transporte público y la actividad de peatones y ciclistas. El alcance de las pautas o las normas de los planes para lograr la personalidad deseada en el diseño urbano de una comunidad específica es un criterio de evaluación importante.

- **Las calles deben diseñarse para favorecer el uso de distintas formas**, incluido el transporte, las bicicletas y los peatones, mediante una definición adecuada de la escala y la prestación de iluminación, paisajismo y comodidades. El objetivo de estas comodidades debe ser brindar entornos cómodos para caminar.
- **Los edificios deben tener un sello humano** y una relación positiva con la calle (incluidos los accesos y las ventanas orientados hacia calles públicas y la articulación, señalética, etc., adecuadas).
- Los estacionamientos deben ubicarse detrás de los edificios o de elementos que actúen como pantalla (paredes o elementos de paisajismo) para que **su impacto en el ámbito público sea mínimo**. Los edificios deben estar más cerca de la calle, para que los estacionamientos se ubiquen en los costados o en la parte posterior.

INFORME DEL DESEMPEÑO DE LOS SERVICIOS DE PARATRÁNSITO

Objetivo de las medidas de desempeño del servicio de paratrásito

Las medidas de desempeño aplicadas a los servicios de paratrásito incorporarán muchas de las medidas tradicionales de horas de ingreso/milla por vehículo/pasajero. Sin embargo, algunas agencias están ampliando la forma de medir el desempeño, en especial dada la naturaleza de los servicios de paratrásito en comparación con los de ruta fija. Las estadísticas de los viajes, como el número total de viajes, el número de viajes denegados, el promedio de millas por viaje de pasajero y el tiempo promedio de viaje, se aplican para medir el impacto de los servicios de paratrásito en términos de mejoría del acceso al transporte. Los prestadores de servicios de paratrásito también están comenzando a medir su desempeño en cuanto a la capacidad del vehículo, en lugar del número de vehículos en su flota, para reflejar la naturaleza mixta de la flota necesaria para brindar los servicios de paratrásito.

Las medidas de desempeño de los servicios de paratrásito le permiten al personal de la DCTA:

- hacer un seguimiento del cumplimiento de determinados requisitos de la ADA, incluido el desempeño puntual, las denegaciones de viajes y el acceso al sistema de reserva;

- evaluar el desempeño del sistema según criterios establecidos y comparar las medidas anteriores de desempeño y los objetivos;
- registrar los resultados y las tendencias vinculadas con la eficiencia del sistema, y comunicar esta información al Directorio de la DCTA, el NCTCOG y las ciudades miembro.

Medidas y estándares de desempeño del servicio de respuesta ante la demanda

Se usarán las siguientes medidas de desempeño para evaluar la productividad del sistema y el cumplimiento de la ADA. Si bien hay un consenso general en lo que se debe medir, hay pocos estándares aceptados en la industria o valores objetivo (excepto los relacionados con una capacidad adecuada para evitar un patrón de rechazos de viajes).

- **Costos por hora de ingreso.** Los costos operativos anuales divididos por las horas anuales de servicio de los vehículos. Esta medida resalta la rentabilidad de una agencia, al comparar los costos operativos (principalmente, mano de obra y combustible) con las horas de servicio.
- **Costos por viaje.** Los costos operativos anuales divididos por el número de viajes realizados. Para los servicios de paratransito en virtud de la ADA, es común incluir acompañantes y asistentes de los pasajeros en el número de viajes (es decir, total de pasajeros). Esta medida determina los costos operativos por pasajero, lo que es útil al analizar las tendencias de crecimiento o hacer comparaciones entre modos de transporte.
- **Costos por milla de ingresos.** Los costos operativos anuales divididos por las millas anuales de servicio de los vehículos. Esto destaca la rentabilidad, normalizado por el número de millas de servicio alcanzado.
- **Viajes por hora.** Los pasajeros anuales (nuevamente, incluido el número de asistentes y acompañantes) divididos por las horas anuales de servicio de los vehículos. Es un indicador de desempeño clave que destaca el número de pasajeros transportados por cada unidad de servicio entregada. En el servicio Access, refleja el nivel de viajes compartidos y la cantidad de tiempo muerto por viaje.
- **Millas de ingreso por viaje.** Las millas anuales de servicio de un vehículo divididas por el número de pasajeros anuales. Esta medida puede mostrar las variaciones o tendencias en la longitud de los viajes, lo que es útil al examinar factores que aportan a la eficacia de un sistema de respuesta ante la demanda (los viajes más largos son más difíciles de programar con viajes compartidos y generan más tiempo de retorno en vacío, en los cuales el vehículo opera sin pasajeros a bordo).
- **Porcentaje de viajes puntuales.** Porcentaje de viajes en los que el pasajero es recogido dentro de la ventana de tiempo designada. Esta medida es un indicador de desempeño clave, especialmente desde la perspectiva del cliente, ya que indica la confiabilidad del servicio.
- **Tasa de cancelación tardía/ausencias.** Se define como el porcentaje de viajes programados en los que el pasajero está ausente o no brinda un aviso adecuado de que no podrá realizar el viaje. Esta medida muestra cuánto tiempo improductivo del vehículo y del conductor se gasta en viajes innecesarios, sin poder transportar a otros pasajeros.
- **Tasa de cancelación anticipada.** El porcentaje de viajes programados cancelados con más de dos horas de antelación a la hora programada de recogida. Esta medida indica el grado de respuesta necesario en el sistema de programación ante los cambios de los clientes, que también puede afectar de forma negativa la capacidad de la agencia de programar el uso de los vehículos con eficiencia.
- **Tasa de viajes perdidos.** Viajes programados que no se completaron dentro de la hora siguiente a la hora programada porque el vehículo del servicio Access no cumplió con el horario de recogida programado. La medida es un indicador clave del desempeño puntual y la eficiencia del servicio.

- **Promedio de pasajeros por longitud del viaje.** El número total de millas de pasajero dividido por el número de viajes de pasajeros. Este indicador mide la cantidad relativa de viajes más largos, que puede producir tiempos de retorno en vacío más largos o menos viajes compartidos, con tasas de productividad menores.
- **Promedio de tiempo de viaje por pasajero.** Este indicador refleja el tiempo que un pasajero debe permanecer en el vehículo para completar su viaje, pero no suele ser controlado en la industria. Muestras de viajes específicos le permiten al servicio Access garantizar que un cliente no pase una cantidad de tiempo excesiva en un vehículo (en especial, en comparación con el tiempo de viaje equivalente en un viaje de ruta fija).
- **Tasa de quejas.** La cantidad de quejas cada 1,000 viajes de pasajeros muestra la tendencia en los niveles de satisfacción. Si bien la tasa de quejas muestra el nivel de opiniones negativas de los clientes, una tasa de recomendación muestra el nivel de opiniones positivas.
- **Tasa de recuperación de costos por boletos.** El porcentaje de los costos operativos del servicio Access recuperado por los boletos de los pasajeros. Es una medida de la eficiencia del servicio.

Medidas y estándares de desempeño del servicio Access

Medida de desempeño del servicio Access	Estándar de desempeño del servicio Access
Costo por hora de servicio	\$75
Costo por pasajero	\$30
Costo por milla de servicio	\$5.50
Pasajeros por hora	2.5
Porcentaje de viajes puntuales	90 %
Ausencias	Ausencias =<1.5 %
Viajes perdidos	<0.5 %
Tasa de cancelación anticipada	15 %
Tasa de quejas (cada 100.000 viajes)	15
Denegaciones de viajes en virtud de la ADA	Ninguna
Tasa de recuperación de costos por boletos	10 %

COMODIDADES PARA LOS PASAJEROS

Los siguientes lineamientos aplican a las comodidades de los pasajeros para los servicios de autobús de ruta fija. El enfoque principal en la colocación de comodidades es la seguridad del pasajero y del conductor del transporte. En relación con las paradas de autobús, la intención de la DCTA es establecer un patrón de prácticas de conformidad con el reconocido y comprobado Programa de Investigación Cooperativa sobre Transporte, informe 19, Pautas para la ubicación y el diseño de las paradas de autobús, redactado por el Instituto de Transporte de Texas, disponible en Internet en http://onlinepnbs.lrb.org/onlinepubs/terp/terp_rpt_19-a.pdf.

La DCTA se esforzará por trabajar con las jurisdicciones locales para construir aceras accesibles en zonas donde no hay aceras o son difíciles de transitar. Se dedicará especial atención para garantizar la disponibilidad según la ADA en las paradas de la DCTA, siempre que sea posible.

Ubicación de las paradas de autobús.

Las paradas deberían estar ubicadas cerca de generadores demostrados o posibles de pasajeros y donde la colocación sea segura. Las cuestiones de seguridad siempre tendrán prioridad sobre las cuestiones de conveniencia.

Las paradas no tendrán menos de 700 pies entre sí para garantizar el flujo del tránsito y el cumplimiento del cronograma. Los espacios reales de las paradas estarán determinados por el uso y los atractivos. Las paradas estarán en zonas donde los pasajeros puedan subir o bajar sin obstáculos físicos o naturales (por ejemplo, postes de luz, desagües pluviales), las puertas se puedan cerrar y abrir con facilidad, y un elevador para sillas de ruedas pueda operarse con seguridad y facilidad.

Las paradas deberían estar en las vías públicas y tener un impacto mínimo en las señales, las ubicaciones de paradas y los accesos vehiculares existentes. Deberá garantizarse que las señales sean claramente visibles por los pasajeros y los conductores de autobús.

Cuando una parada permanente esté fuera de servicio por construcción, podrá colocarse una parada temporal cerca en la ubicación más conveniente y segura. Deberán aplicarse los mismos criterios para la ubicación de una parada temporal que para una parada permanente. En general, una parada temporal se usa por seis meses o menos. Circunstancias atenuantes pueden justificar la ampliación de este plazo.

Intersecciones señalizadas

En general, las paradas en intersecciones señalizadas deberán ubicarse antes de la intersección y de forma que permitan que los pasajeros puedan subir y bajar sin alterar el flujo del tránsito. La excepción será cuando haya un carril de giro a la derecha exclusivo que impida la colocación de una parada antes de la intersección. En este caso, la parada se colocará después de la intersección, lo que permite que el autobús cruce y libere la intersección por completo. En caso de que el autobús gire a la izquierda, la parada deberá estar pasando la intersección, con espacio suficiente para que el autobús salga de ella y que los automóviles puedan pasar al autobús.

Intersecciones no señalizadas

Se prefieren las paradas después de la intersección en intersecciones no señalizadas por motivos de seguridad. Las paradas después de la intersección estarán a no menos de 80 pies, aproximadamente, de la intersección, para permitir que el autobús y los automóviles puedan salir de ella.

Puede ser recomendable usar paradas en la mitad de la cuadra cerca de las intersecciones no señalizadas. En este caso, las paradas deberán ubicarse teniendo en cuenta la distancia de vista para el tránsito y los peatones. De ser posible, las paradas en la mitad de la cuadra deberán colocarse junto con cruces peatonales.

Comodidades de las paradas de autobús

Las comodidades en las paradas de autobús suman al confort, la practicidad y la seguridad de los pasajeros. Como regla, las paradas en el sistema de la DCTA deberán tener un ascenso de 15 pasajeros diarios para mantener un asiento y 25 pasajeros diarios para mantener un refugio. Tanto el asiento como refugio estarán equipados con un contenedor de basura, asegurado para evitar que se caiga o que lo afecte el viento. Se colocarán las comodidades en zonas donde la iluminación brinde visibilidad para los conductores de autobús y seguridad para los pasajeros. Se tendrá en cuenta el entorno para garantizar la seguridad y el confort de los pasajeros. Todas las comodidades en las paradas deberán estar en la vía pública y contar con la aprobación del departamento de la ciudad correspondiente. La colocación en propiedad privada se analizará por caso y con permiso por escrito del propietario.

Asientos

Podrán colocarse asientos donde el ancho de la acera lo permita, ni haya otras limitaciones físicas. Los asientos deberán colocarse de forma que no afecten ni obstruyan el acceso según la ADA y deberán estar sobre una superficie nivelada. Deberán estar lo más cerca posible de la señal de parada de autobús y donde los pasajeros sean visibles para el conductor.

Refugios

Podrán instalarse refugios en ubicaciones donde haya más de 25 ascensos diarios o en puntos de trasbordo. Los refugios deberán estar en terreno nivelado, con drenaje e iluminación adecuados. Deberá tenerse en cuenta la seguridad de los pasajeros al colocarse un refugio. Si un individual solicita un refugio, se le pedirá que participe en el costo del refugio, si el refugio no cumple los criterios establecidos. La colocación de los refugios también depende del consentimiento de los propietarios afectados y del cumplimiento de los requisitos según la ADA, los códigos de edificación y las ordenanzas de gobierno locales.

Reubicación y eliminación de paradas de autobús y comodidades

La DCTA se esfuerza por ser un vecino responsable y atento en los ajustes en las paradas de autobús, siempre que no se afecte la seguridad, el confort o la conveniencia de los pasajeros. Cuando se haga una solicitud de eliminar o reubicar una parada de autobús o una comodidad para los pasajeros, la DCTA se esforzará por cooperar con el solicitante o los propietarios de comercios y viviendas con el objetivo de garantizar una molestia mínima para todos. La DCTA no eliminará ni reubicará paradas de autobús o comodidades para los pasajeros cuando, a su criterio, la solicitud sea motivada por prejuicios en función de la etnia, el nivel de ingresos o el nivel social de los pasajeros que usan la parada.



1660 S Stemmons Suite 250
Lewisville Texas 75067

Autoridad de Transporte del Condado de Denton
Directorio
Minutas de la asamblea del Directorio y de la sesión de trabajo

Minutas de la sesión de trabajo/retiro

El Directorio de la Autoridad de Transporte del Condado de Denton se reunió con el presidente Charles Emery presente, a las 9:08 a. m., el 23 de febrero de 2012, en Hedrick House. 1407 Creekview Dr., Lewisville. Texas 75067 Había quórum presente

Asistentes

Ciudades pequeñas

Tom Spencer
Bill Walker
Skip Kalb

Ciudades grandes

Paul Pomeroy, Highland Village, *tesorero*
Charles Emery, Lewisville, *presidente*
Daniel Peugh, Corinth
Jim Robertson, Flower Mound
Dave Kovatch, The Colony, *secretario*
Richard Huckaby, Denton (12:00 p. m.-1:45 p. m.)
Guy McElroy, Denton suplente (9:41 a. m.-12:00 p. m.)

Personal de la DCTA

James C. Cline, Jr., P.E.
Anna Mosqueda, directora de
Finanzas/vicepresidente
Finance Dee Leggett, vicepresidente de
Comunicación y Planificación
Jarod Varner, vicepresidente de
Operaciones de Transporte
Kristina Brevard, gerenta de
comercialización
Cheri Soileau, planificador de tránsito
sénior
Amanda Riddle. Analista de presupuesto

Asesor legal

Joe Gorfida

Zona no constituida del condado de Denton

Charles Cornell, *vicepresidente*

Condado de Denton en general

Thomas Smith (11:18 a. m.-1:45 p. m.)

Miembros del Directorio ausentes

Doug Peach, Little Elm
Jeff Snowden, Frisco

Otros asistentes

- 1) DEBATE Retiro del Directorio. Bienvenida por Jim Cline
 - A. Revisión de la misión, las metas y los objetivos. Presentación de Jim Cline
 - B. Objetivos estratégicos del Directorio para 2012. Discusión conducida por Charles Emery
 - C. Resultados de la encuesta de pasajeros. Presentación de Dee Leggett

<Receso> 10:39 a. m.

<Continuación> 10:53 a m

- D. Revisión del modelo de flujo de caja, partida para los fondos de reserva y fondos de asignación disponibles para mejoras del sistema con el objetivo de aumentar la cantidad de pasajeros. Presentación de Anna Mosqueda
- E. Proyectos de capital actuales. Presentación de Jim Cline
 - i. Tren A (cierre, adquisición de vehículo Stadler GTW. Aprobación de tecnología de vehículos alternativos).
 - ii. Control del tren positivo
 - iii. Instalaciones de mantenimiento y operaciones de autobús
 - iv. Comodidades para los pasajeros
 - v. Ciclovía de Lewisville
 - vi. Mejoras en la comunidad
 - vii. Seguridad en instalaciones de la DCTA, autobús y ferrocarril
- F. Estándares de diseño y desempeño del servicio. Presentación de Jarod Varner
- G. Mejoras en el sistema para aumentar la cantidad de pasajeros. Presentación de Jarod Varner
 - i. Servicio del tren A durante el mediodía
 - ii. Servicio de autobús adicional
 - iii. Mejora en la experiencia de los pasajeros
- H. Miembros nuevos/ampliación del sistema. Presentación de Jim Cline
 - i. Ampliación del tren A hasta Cotton Belt
 - ii. Servicio Frisco/The Colony
 - iii. Servicio IH-35W
 - iv. Servicio Flower Mound
 - v. Estación Lake Cities
- I. Prioridades para el control presupuestario/ahorro de costos/ingresos. Presentación de Jim Cline
 - i. Solicitud de uso privado de la DCTA para instalaciones de estacionamiento
 - ii. Compra de combustible
 - iii. Nivel de acceso a los servicios por encima de los requisitos de la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA)
 - iv. Publicidad
 - v. Tarifas
 - vi. Operación de ferrocarril
- J. Estrategia de comunicación. Presentación de Dee Leggett
 - i. Agenda legislativa (nacional/estatal/regional)
 - ii. Presentación de mejoras del tren A

<Almuerzo> 12:30 p. m.

<Continuación> 1:45 p. m.

- 2) DEBATE Puntos del informe de rutina. Los siguientes puntos se repartieron al Directorio antes de la reunión y los informes fueron por excepción o a pedido del Directorio. No hubo debate
 - A. Informes contables
 - i. Presentado y remitido al Directorio. Informe contable mensual
 - ii. Estados contables
 - iii. Proyectos de capital
 - iv. Informe actual de impuestos sobre las ventas
 - B. Comunicación y planificación
 - i. Revisión de los cronogramas
 - ii. Revisión trienal. Revisión desarrollada por la Administración Federal de Transporte cada tres años
 - C. Operaciones de transporte
 - i. Operación de autobús
 - ii. Operación de ferrocarril
- 3) DEBATE SOBRE LOS PUNTOS DE LA AGENDA HABITUAL DE LA ASAMBLEA DEL DIRECTORIO. Sin debate
- 4) DEBATE SOBRE LOS PUNTOS FUTUROS DE LA AGENDA. Sin debate
 - i. Puestos de señales
 - ii. Renovación del acuerdo de unificación de riesgo de la Liga Intergubernamental Municipal de Texas
- 5) SESIÓN EJECUTIVA 12:44 p. m.
 - i. Según lo autorizado por el artículo 551.071(2) del Código de Gobierno de Texas, la asamblea podrá ser llamada a sesión ejecutiva cerrada para solicitar asesoría legal confidencial del asesor legal sobre cualquier punto de la agenda incluido aquí.
 - ii. Sesión ejecutiva de conformidad con el artículo 551.074 del Código del Gobierno de Texas Personal: evaluación anual del presidente de la DCTA
- 6) REINICIO DE SESIÓN ABIERTA 1:45 p. m. Sin acciones
 - A. Reinicio y adopción de acciones necesarias sobre los puntos debatidos durante la sesión ejecutiva.
- 7) RECESO DEL RETIRO/SESIÓN DE TRABAJO 1:45 p. m.



1660 S Stemmons Suite 250
Lewisville Texas 75067

Autoridad de Transporte del Condado de Denton
Directorio
Minutas de la asamblea del Directorio y de la sesión de trabajo

Minutas de la asamblea del Directorio

El Directorio de la Autoridad de Transporte del Condado de Denton se reunió con el presidente Charles Emery presente, el 26 de enero de 2012, a la 1:56 p. m., en Hedrick House. 1407 Creekview Dr., Lewisville. Texas 75067 Había quórum presente

Asistentes

Ciudades pequeñas

Tom Spencer (1:56 p. m.-2:28 p. m.)
Bill Walker
Skip Kalb

Ciudades grandes

Richard Huckaby, Denton
Paul Pomeroy, Highland Village, *tesorero*
Charles Emery, Lewisville, *presidente*
Daniel Peugh, Corinth
Jim Robertson, Flower Mound
Dave Kovatch, The Colony, *secretario*

Personal de la DCTA

James C. Cline, Jr., P.E.
Anna Mosqueda, directora de
Finanzas/vicepresidente
Finance Dee Leggett, vicepresidente de
Comunicación y Planificación
Jarod Varner, vicepresidente de
Operaciones de Transporte
Kristina Brevard, gerenta de
comercialización
Madhu Penmetsa, gerente de
comercialización
Cheri Soileau, planificador de tránsito
sénior

Asesor legal

Joe Gorfida

Zona no constituida del condado de Denton

Charles Cornell, *vicepresidente*

Condado de Denton en general

Otros asistentes

Miembros del Directorio ausentes

Thomas Smith
Jeff Snowden, Frisco
Doug Peach, Little Elm

APERTURA DE SESIÓN. 1:56 p. m. Charles Emery

JURAMENTO DE LEALTAD HACIA NOSOTROS Y LA BANDERA DE TEXAS. Sin banderas

INVOCACIÓN. Charles Correll

BIENVENIDA Y PRESENTACIÓN DE VISITANTES. Ninguno

1) AGENDA DE APROBACIONES

- a. Aprobación de minutas. 26 de enero de 2012
- b. Aceptación de informes contables
- Moción por Richard Huckaby de aprobar los puntos 1a-b, apoyada por Charles Correll.
Moción aprobada de forma unánime


Se avanza con el punto 2c

- 2) AGENDA HABITUAL
 - a. Presentación del informe de auditoría de cierre de año fiscal 9/30/2011 por Weaver & Tidwell, LLP
 - Presentación de Anna Mosqueda y Weaver & Tidwell, LLP
 - b. Debate/acción. Aceptación de los estados contables y la información complementaria 2011
 - Moción de Richard Huckaby de aceptar los estados contables 2011 y la información complementaria. Moción aprobada de forma unánime
 - c. Debate/aprobación. Política de miembros nuevos revisada. Debate liderado por el presidente del Comité de Desarrollo de la Política de Miembros Nuevos, Tom Spencer, y el asesor legal, Pete Smith.
 - Moción de Tom Spencer de aprobar la Política de miembros nuevos revisada, según lo presentado por el comité asesor, apoyada por Paul Pomeroy. Moción aprobada de forma unánime
 - d. Debate/acción. Revisión de ajuste presupuestario de proyectos de capital, programación de las instalaciones de mantenimiento y operaciones de autobús
 - Moción de Richard Huckaby de revisar el ajuste presupuestario de proyectos de capital, programación de las instalaciones de mantenimiento y operaciones de autobús, apoyada por Dave Kovatch. Moción aprobada de forma unánime
 - e. Debate/acción. Autorizar al presidente a suscribir la enmienda del acuerdo Huitt Zollars
 - Moción de Dave Kovatch de Autorizar al presidente a suscribir la enmienda del acuerdo Huitt Zollars, apoyada por Charles Correll. Moción aprobada de forma unánime
 - f. Debate/acción. Orientación para el personal según el debate en el retiro. Jim Cline revisó las notas del personal del retiro/la sesión de trabajo y aclaró que tanto el personal como el Directorio están de acuerdo y tienen los mismos objetivos como resultado de la reunión
- 3) INFORME DEL PRESIDENTE. Charles Emery declaró que no había necesidad de actualizaciones debido a la información conversada durante la sesión de trabajo/el retiro.
 - a. Debate sobre asuntos de transporte regional
 - b. Debate sobre asuntos legislativos: local, regional, federal
 - c. INFORME SOBRE PUNTOS DE INTERÉS PARA LA COMUNIDAD. De conformidad con el artículo 551.0415, el Directorio informa lo siguiente: (1) expresiones de agradecimiento, felicitación o condolencias; (2) información sobre cronogramas de días feriados; (3) reconocimiento de personas; (4) recordatorios sobre próximos eventos de la DCTA y las ciudades miembro; (5) información sobre eventos comunitarios; y (6) anuncios que impliquen una amenaza inminente a la salud y la seguridad del público.
- 4) LLAMADO A SESIÓN EJECUTIVA. Ninguno
 - a. Según lo autorizado por el artículo 551.071(2) del Código de Gobierno de Texas, la asamblea podrá ser llamada a sesión ejecutiva cerrada para solicitar asesoría legal confidencial del asesor legal sobre cualquier punto de la agenda incluido aquí.

- 5) REINICIO DE SESIÓN ABIERTA. No es necesario
 - a. Reinicio y adopción de acciones necesarias sobre los puntos debatidos durante la sesión ejecutiva

- 6) RECESO DE LA ASAMBLEA ORDINARIA. 2:47 p. m.

Se presentaron las minutas de la asamblea del Directorio del 23 de febrero de 2012, y fueron aprobadas por votación el 26 de abril de 2011



Charles Emery, presidente

DOY FE



Dave Kovatch, secretario

Apéndice I: Análisis demográfico según el Título VI

Datos demográficos de la DCTA. Grupos familiares de minorías, de personas de más de 65 años y de bajos ingresos, y grupos familiares con dominio limitado del inglés

Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2017

La celda resaltada indica que la ubicación está por encima del promedio del condado en cuanto a la categoría de los datos

GB = grupo de bloque | SC = sección censal | Cdo. = condado

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
Cdo. de Denton	781,321	337,867	43.24 %	71,591	9.16 %	275,164	22,153	8.05 %	10,160	3.69 %
GB 1, SC 201.03, cdo. de Denton	2,549	898	35.23 %	334	13.10 %	743	92	12.38 %	60	8.08 %
GB 2, SC 201.03, cdo. de Denton	3,060	215	7.03 %	393	12.84 %	1,050	31	2.95 %	0	0.00 %
GB 3, SC 201.03, cdo. de Denton	3,099	566	18.26 %	450	14.52 %	1,148	30	2.61 %	12	1.05 %
GB 4, SC 201.03, cdo. de Denton	827	51	6.17 %	183	22.13 %	327	38	11.62 %	0	0.00 %
GB 5, SC 201.03, cdo. de Denton	1,512	987	65.28 %	180	11.90 %	624	18	2.88 %	62	9.94 %
GB 6, SC 201.03, cdo. de Denton	712	185	25.98 %	89	12.50 %	213	101	47.42 %	0	0.00 %
GB 1, SC 201.04, cdo. de Denton	447	278	62.19 %	0	0.00 %	109	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 201.04, cdo. de Denton	1,451	193	13.30 %	261	17.99 %	565	45	7.96 %	6	1.06 %
GB 3, SC 201.04, cdo. de Denton	2,295	796	34.68 %	99	4.31 %	759	0	0.00 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 1, SC 201.05, cdo. de Denton	2,028	522	25.74 %	220	10.85 %	699	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 201.05, cdo. de Denton	2,573	742	28.84 %	206	8.01 %	816	37	4.53 %	0	0.00 %
GB 3, SC 201.05, cdo. de Denton	4,123	2,241	54.35 %	151	3.66 %	1,176	99	8.42 %	0	0.00 %
GB 1, SC 201.06, cdo. de Denton	3,681	1,126	30.59 %	345	9.37 %	1,281	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 201.06, cdo. de Denton	3,235	1,090	33.69 %	184	5.69 %	949	44	4.64 %	0	0.00 %
GB 3, SC 201.06, cdo. de Denton	1,109	250	22.54 %	33	2.98 %	335	57	17.01 %	0	0.00 %
GB 1, SC 201.07, cdo. de Denton	6,246	2,353	37.67 %	485	7.76 %	2,117	78	3.68 %	2	0.09 %
GB 2, SC 201.07, cdo. de Denton	907	250	27.56 %	99	10.92 %	313	21	6.71 %	0	0.00 %
GB 1, SC 201.08, cdo. de Denton	6,809	3,097	45.48 %	585	8.59 %	2,276	169	7.43 %	29	1.27 %
GB 2, SC 201.08, cdo. de Denton	7,690	3,596	46.76 %	225	2.93 %	2,217	51	2.30 %	18	0.81 %
GB 3, SC 201.08, cdo. de Denton	5,928	2,456	41.43 %	99	1.67 %	1,701	72	4.23 %	39	2.29 %
GB 1, SC 201.09, cdo. de Denton	5,212	2,503	48.02 %	254	4.87 %	1,565	51	3.26 %	26	1.66 %
GB 1, SC 201.10, cdo. de Denton	1,758	578	32.88 %	126	7.17 %	544	10	1.84 %	0	0.00 %
GB 2, SC 201.10, cdo. de Denton	1,166	592	50.77 %	33	2.83 %	347	6	1.73 %	0	0.00 %
GB 3, SC 201.10, cdo. de Denton	1,798	952	52.95 %	95	5.28 %	470	0	0.00 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 4, SC 201.10, cdo. de Denton	1,057	363	34.34 %	41	3.88 %	295	18	6.10 %	10	3.39 %
GB 1, SC 201.11, cdo. de Denton	1,851	424	22.91 %	106	5.73 %	549	10	1.82 %	16	2.91 %
GB 2, SC 201.11, cdo. de Denton	2,192	550	25.09 %	85	3.88 %	600	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 201.12, cdo. de Denton	1,365	542	39.71 %	181	13.26 %	462	25	5.41 %	0	0.00 %
GB 2, SC 201.12, cdo. de Denton	2,157	902	41.82 %	139	6.44 %	697	25	3.59 %	7	1.00 %
GB 1, SC 201.13, cdo. de Denton	5,819	4,165	71.58 %	159	2.73 %	1,704	28	1.64 %	43	2.52 %
GB 2, SC 201.13, cdo. de Denton	2,919	1,252	42.89 %	328	11.24 %	886	17	1.92 %	0	0.00 %
GB 3, SC 201.13, cdo. de Denton	3,978	3,222	81.00 %	133	3.34 %	1,236	52	4.21 %	16	1.29 %
GB 1, SC 201.14, cdo. de Denton	5,214	3,806	73.00 %	183	3.51 %	1,726	260	15.06 %	202	11.70 %
GB 2, SC 201.14, cdo. de Denton	1,661	620	37.33 %	498	29.98 %	813	166	20.42 %	54	6.64 %
GB 3, SC 201.14, cdo. de Denton	4,893	2,960	60.49 %	178	3.64 %	1,486	76	5.11 %	66	4.44 %
GB 1, SC 201.15, cdo. de Denton	2,215	757	34.18 %	194	8.76 %	755	47	6.23 %	24	3.18 %
GB 2, SC 201.15, cdo. de Denton	1,138	232	20.39 %	227	19.95 %	459	29	6.32 %	7	1.53 %
GB 3, SC 201.15, cdo. de Denton	2,181	2,129	97.62 %	141	6.46 %	593	104	17.54 %	127	21.42 %
GB 1, SC 202.02, cdo. de Denton	2,372	445	18.76 %	485	20.45 %	758	135	17.81 %	127	16.75 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 202.02, cdo. de Denton	2,456	869	35.38 %	167	6.80 %	755	48	6.36 %	62	8.21 %
GB 3, SC 202.02, cdo. de Denton	2,762	298	10.79 %	298	10.79 %	926	38	4.10 %	20	2.16 %
GB 4, SC 202.02, cdo. de Denton	2,276	304	13.36 %	353	15.51 %	790	54	6.84 %	0	0.00 %
GB 1, SC 202.03, cdo. de Denton	1,245	424	34.06 %	41	3.29 %	382	23	6.02 %	0	0.00 %
GB 2, SC 202.03, cdo. de Denton	2,291	274	11.96 %	373	16.28 %	939	63	6.71 %	8	0.85 %
GB 3, SC 202.03, cdo. de Denton	2,298	896	38.99 %	214	9.31 %	700	32	4.57 %	0	0.00 %
GB 1, SC 202.04, cdo. de Denton	2,116	312	14.74 %	306	14.46 %	824	48	5.83 %	9	1.09 %
GB 2, SC 202.04, cdo. de Denton	1,965	495	25.19 %	304	15.47 %	758	56	7.39 %	9	1.19 %
GB 1, SC 202.05, cdo. de Denton	976	84	8.61 %	210	21.52 %	377	11	2.92 %	11	2.92 %
GB 2, SC 202.05, cdo. de Denton	921	293	31.81 %	117	12.70 %	279	51	18.28 %	20	7.17 %
GB 1, SC 203.03, cdo. de Denton	8,361	954	11.41 %	1,068	12.77 %	2,799	39	1.39 %	25	0.89 %
GB 2, SC 203.03, cdo. de Denton	4,076	900	22.08 %	683	16.76 %	1,336	82	6.14 %	29	2.17 %
GB 1, SC 203.05, cdo. de Denton	506	136	26.88 %	48	9.49 %	232	39	16.81 %	39	16.81 %
GB 2, SC 203.05, cdo. de Denton	2,301	215	9.34 %	538	23.38 %	862	48	5.57 %	0	0.00 %
GB 3, SC 203.05, cdo. de Denton	2,008	49	2.44 %	367	18.28 %	704	0	0.00 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 4, SC 203.05, cdo. de Denton	2,880	888	30.83 %	233	8.09 %	916	45	4.91 %	0	0.00 %
GB 1, SC 203.06, cdo. de Denton	1,403	693	49.39 %	83	5.92 %	598	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 203.06, cdo. de Denton	4,920	1,404	28.54 %	265	5.39 %	2,006	129	6.43 %	5	0.25 %
GB 1, SC 203.07, cdo. de Denton	777	79	10.17 %	77	9.91 %	249	15	6.02 %	0	0.00 %
GB 2, SC 203.07, cdo. de Denton	5,790	1,965	33.94 %	500	8.64 %	1,812	79	4.36 %	56	3.09 %
GB 3, SC 203.07, cdo. de Denton	5,263	840	15.96 %	384	7.30 %	1,688	31	1.84 %	0	0.00 %
GB 1, SC 203.08, cdo. de Denton	3,370	677	20.09 %	345	10.24 %	1,026	28	2.73 %	95	9.26 %
GB 2, SC 203.08, cdo. de Denton	3,508	1,430	40.76 %	238	6.78 %	866	11	1.27 %	11	1.27 %
GB 3, SC 203.08, cdo. de Denton	4,184	1,379	32.96 %	253	6.05 %	1,098	116	10.56 %	16	1.46 %
GB 4, SC 203.08, cdo. de Denton	1,151	261	22.68 %	62	5.39 %	423	37	8.75 %	11	2.60 %
GB 1, SC 203.09, cdo. de Denton	2,269	446	19.66 %	264	11.64 %	805	71	8.82 %	0	0.00 %
GB 2, SC 203.09, cdo. de Denton	4,918	999	20.31 %	517	10.51 %	1,540	110	7.14 %	0	0.00 %
GB 3, SC 203.09, cdo. de Denton	2,100	286	13.62 %	344	16.38 %	658	23	3.50 %	16	2.43 %
GB 1, SC 203.10, cdo. de Denton	2,865	215	7.50 %	2,148	74.97 %	1,581	43	2.72 %	0	0.00 %
GB 2, SC 203.10, cdo. de Denton	461	67	14.53 %	65	14.10 %	192	17	8.85 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 1, SC 204.01, cdo. de Denton	4,984	2,056	41.25 %	277	5.56 %	1,719	435	25.31 %	76	4.42 %
GB 2, SC 204.01, cdo. de Denton	4,163	1,299	31.20 %	367	8.82 %	1,321	31	2.35 %	61	4.62 %
GB 1, SC 204.02, cdo. de Denton	2,001	576	28.79 %	197	9.85 %	728	60	8.24 %	0	0.00 %
GB 2, SC 204.02, cdo. de Denton	1,504	147	9.77 %	330	21.94 %	590	37	6.27 %	0	0.00 %
GB 3, SC 204.02, cdo. de Denton	1,251	157	12.55 %	613	49.00 %	495	27	5.45 %	0	0.00 %
GB 4, SC 204.02, cdo. de Denton	762	407	53.41 %	73	9.58 %	331	100	30.21 %	27	8.16 %
GB 1, SC 204.03, cdo. de Denton	628	67	10.67 %	31	4.94 %	199	49	24.62 %	0	0.00 %
GB 2, SC 204.03, cdo. de Denton	857	176	20.54 %	97	11.32 %	356	159	44.66 %	11	3.09 %
GB 3, SC 204.03, cdo. de Denton	834	375	44.96 %	78	9.35 %	391	106	27.11 %	38	9.72 %
GB 4, SC 204.03, cdo. de Denton	1,156	244	21.11 %	228	19.72 %	511	56	10.96 %	0	0.00 %
GB 1, SC 205.03, cdo. de Denton	3,064	1,986	64.82 %	142	4.63 %	1,022	218	21.33 %	81	7.93 %
GB 2, SC 205.03, cdo. de Denton	918	374	40.74 %	77	8.39 %	291	40	13.75 %	0	0.00 %
GB 3, SC 205.03, cdo. de Denton	1,376	230	16.72 %	132	9.59 %	729	326	44.72 %	11	1.51 %
GB 4, SC 205.03, cdo. de Denton	1,310	596	45.50 %	106	8.09 %	417	84	20.14 %	0	0.00 %
GB 1, SC 205.04, cdo. de Denton	1,231	739	60.03 %	99	8.04 %	364	67	18.41 %	28	7.69 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 205.04, cdo. de Denton	2,033	1,095	53.86 %	110	5.41 %	756	130	17.20 %	12	1.59 %
GB 1, SC 205.05, cdo. de Denton	971	109	11.23 %	291	29.97 %	408	29	7.11 %	0	0.00 %
GB 2, SC 205.05, cdo. de Denton	538	128	23.79 %	49	9.11 %	264	35	13.26 %	0	0.00 %
GB 3, SC 205.05, cdo. de Denton	950	101	10.63 %	84	8.84 %	408	31	7.60 %	0	0.00 %
GB 4, SC 205.05, cdo. de Denton	1,230	110	8.94 %	264	21.46 %	484	17	3.51 %	19	3.93 %
GB 5, SC 205.05, cdo. de Denton	1,151	290	25.20 %	178	15.46 %	419	18	4.30 %	0	0.00 %
GB 6, SC 205.05, cdo. de Denton	1,241	30	2.42 %	303	24.42 %	438	56	12.79 %	23	5.25 %
GB 1, SC 205.06, cdo. de Denton	979	433	44.23 %	157	16.04 %	325	11	3.38 %	5	1.54 %
GB 2, SC 205.06, cdo. de Denton	1,062	101	9.51 %	202	19.02 %	442	17	3.85 %	5	1.13 %
GB 1, SC 206.01, cdo. de Denton	1,665	1,102	66.19 %	267	16.04 %	652	164	25.15 %	106	16.26 %
GB 2, SC 206.01, cdo. de Denton	813	661	81.30 %	31	3.81 %	332	108	32.53 %	22	6.63 %
GB 3, SC 206.01, cdo. de Denton	2,979	1,598	53.64 %	44	1.48 %	563	142	25.22 %	21	3.73 %
GB 1, SC 206.02, cdo. de Denton	3,238	1,759	54.32 %	180	5.56 %	1,018	90	8.84 %	30	2.95 %
GB 2, SC 206.02, cdo. de Denton	2,525	1,751	69.35 %	132	5.23 %	746	92	12.33 %	10	1.34 %
GB 3, SC 206.02, cdo. de Denton	577	649	112.48 %	28	4.85 %	218	12	5.50 %	40	18.35 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 4, SC 206.02, cdo. de Denton	3,172	1,340	42.24 %	271	8.54 %	1,310	268	20.46 %	88	6.72 %
GB 1, SC 207, cdo. de Denton	1,253	487	38.87 %	235	18.75 %	583	218	37.39 %	37	6.35 %
GB 2, SC 207, cdo. de Denton	935	487	52.09 %	32	3.42 %	561	269	47.95 %	59	10.52 %
GB 3, SC 207, cdo. de Denton	614	209	34.04 %	66	10.75 %	293	77	26.28 %	6	2.05 %
GB 1, SC 208, cdo. de Denton	1,570	1,206	76.82 %	70	4.46 %	485	189	38.97 %	49	10.10 %
GB 2, SC 208, cdo. de Denton	3,248	1,158	35.65 %	174	5.36 %	1,277	423	33.12 %	65	5.09 %
GB 3, SC 208, cdo. de Denton	773	721	93.27 %	101	13.07 %	270	114	42.22 %	145	53.70 %
GB 1, SC 209, cdo. de Denton	2,301	1,646	71.53 %	0	0.00 %	984	451	45.83 %	179	18.19 %
GB 2, SC 209, cdo. de Denton	2,575	1,477	57.36 %	70	2.72 %	230	75	32.61 %	0	0.00 %
GB 1, SC 210, cdo. de Denton	694	336	48.41 %	4	0.58 %	311	185	59.49 %	17	5.47 %
GB 2, SC 210, cdo. de Denton	3,704	1,979	53.43 %	50	1.35 %	305	97	31.80 %	19	6.23 %
GB 3, SC 210, cdo. de Denton	785	464	59.11 %	21	2.68 %	325	114	35.08 %	24	7.38 %
GB 4, SC 210, cdo. de Denton	944	507	53.71 %	55	5.83 %	317	89	28.08 %	34	10.73 %
GB 1, SC 211, cdo. de Denton	883	316	35.79 %	80	9.06 %	535	70	13.08 %	5	0.93 %
GB 2, SC 211, cdo. de Denton	995	544	54.67 %	9	0.90 %	606	403	66.50 %	134	22.11 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 3, SC 211, cdo. de Denton	1,256	649	51.67 %	0	0.00 %	691	393	56.87 %	57	8.25 %
GB 1, SC 212.01, cdo. de Denton	5,356	3,043	56.81 %	571	10.66 %	2,127	477	22.43 %	28	1.32 %
GB 2, SC 212.01, cdo. de Denton	1,455	1,249	85.84 %	0	0.00 %	620	292	47.10 %	18	2.90 %
GB 1, SC 212.02, cdo. de Denton	1,369	1,309	95.62 %	78	5.70 %	375	77	20.53 %	32	8.53 %
GB 2, SC 212.02, cdo. de Denton	875	203	23.20 %	226	25.83 %	377	35	9.28 %	0	0.00 %
GB 3, SC 212.02, cdo. de Denton	2,402	1,938	80.68 %	96	4.00 %	416	152	36.54 %	53	12.74 %
GB 1, SC 213.01, cdo. de Denton	3,254	1,043	32.05 %	15	0.46 %	1,205	421	34.94 %	32	2.66 %
GB 2, SC 213.01, cdo. de Denton	974	696	71.46 %	18	1.85 %	367	117	31.88 %	16	4.36 %
GB 1, SC 213.03, cdo. de Denton	2,864	1,254	43.78 %	491	17.14 %	1,039	56	5.39 %	91	8.76 %
GB 2, SC 213.03, cdo. de Denton	5,233	1,304	24.92 %	532	10.17 %	1,372	92	6.71 %	73	5.32 %
GB 1, SC 213.04, cdo. de Denton	814	125	15.36 %	295	36.24 %	361	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 213.04, cdo. de Denton	1,911	546	28.57 %	0	0.00 %	1,050	191	18.19 %	0	0.00 %
GB 3, SC 213.04, cdo. de Denton	1,200	900	75.00 %	154	12.83 %	367	50	13.62 %	0	0.00 %
GB 4, SC 213.04, cdo. de Denton	1,783	494	27.71 %	295	16.55 %	528	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 213.05, cdo. de Denton	1,689	275	16.28 %	450	26.64 %	690	40	5.80 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 213.05, cdo. de Denton	2,248	813	36.17 %	301	13.39 %	883	124	14.04 %	10	1.13 %
GB 1, SC 214.03, cdo. de Denton	4,917	1,144	23.27 %	615	12.51 %	1,573	26	1.65 %	7	0.45 %
GB 2, SC 214.03, cdo. de Denton	2,218	1,014	45.72 %	285	12.85 %	918	71	7.73 %	82	8.93 %
GB 3, SC 214.03, cdo. de Denton	3,773	1,532	40.60 %	363	9.62 %	1,253	132	10.53 %	0	0.00 %
GB 4, SC 214.03, cdo. de Denton	1,392	111	7.97 %	250	17.96 %	612	7	1.14 %	0	0.00 %
GB 1, SC 214.04, cdo. de Denton	2,140	362	16.92 %	371	17.34 %	779	21	2.70 %	8	1.03 %
GB 2, SC 214.04, cdo. de Denton	3,827	1,373	35.88 %	433	11.31 %	1,115	29	2.60 %	6	0.54 %
GB 3, SC 214.04, cdo. de Denton	2,613	582	22.27 %	254	9.72 %	967	70	7.24 %	14	1.45 %
GB 1, SC 214.05, cdo. de Denton	1,758	578	32.88 %	442	25.14 %	604	88	14.57 %	0	0.00 %
GB 2, SC 214.05, cdo. de Denton	7,596	3,545	46.67 %	319	0.00 %	2,629	224	8.52 %	100	3.80 %
GB 3, SC 214.05, cdo. de Denton	2,218	2,064	93.06 %	59	0.00 %	611	109	17.84 %	110	18.00 %
GB 1, SC 214.06, cdo. de Denton	3,132	1,272	40.61 %	451	0.00 %	1,000	11	1.10 %	11	1.10 %
GB 2, SC 214.06, cdo. de Denton	3,762	2,046	54.39 %	281	0.00 %	1,085	47	4.33 %	0	0.00 %
GB 3, SC 214.06, cdo. de Denton	1,091	168	15.40 %	95	0.00 %	318	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 214.07, cdo. de Denton	1,877	518	27.60 %	359	0.00 %	701	29	4.14 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 214.07, cdo. de Denton	5,155	2,771	53.75 %	355	0.00 %	1,452	201	13.84 %	90	6.20 %
GB 1, SC 214.08, cdo. de Denton	1,486	655	44.08 %	419	0.00 %	658	87	13.22 %	55	8.36 %
GB 2, SC 214.08, cdo. de Denton	2,811	653	23.23 %	172	0.00 %	941	104	11.05 %	28	2.98 %
GB 3, SC 214.08, cdo. de Denton	2,065	455	22.03 %	154	0.00 %	682	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 214.09, cdo. de Denton	2,682	719	26.81 %	388	0.00 %	868	32	3.69 %	0	0.00 %
GB 2, SC 214.09, cdo. de Denton	1,088	386	35.48 %	86	0.00 %	398	12	3.02 %	0	0.00 %
GB 3, SC 214.09, cdo. de Denton	3,175	990	31.18 %	229	0.00 %	1,247	158	12.67 %	137	10.99 %
GB 4, SC 214.09, cdo. de Denton	1,206	102	8.46 %	159	0.00 %	408	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 215.02, cdo. de Denton	2,175	1,388	63.82 %	134	0.00 %	755	106	14.04 %	30	3.97 %
GB 2, SC 215.02, cdo. de Denton	1,104	184	16.67 %	360	0.00 %	548	96	17.52 %	0	0.00 %
GB 3, SC 215.02, cdo. de Denton	1,242	1,224	98.55 %	10	0.00 %	275	92	33.45 %	42	15.27 %
GB 1, SC 215.05, cdo. de Denton	3,112	1,728	55.53 %	270	0.00 %	993	82	8.26 %	0	0.00 %
GB 2, SC 215.05, cdo. de Denton	1,121	415	37.02 %	223	0.00 %	325	19	5.85 %	0	0.00 %
GB 3, SC 215.05, cdo. de Denton	1,606	614	38.23 %	118	0.00 %	731	8	1.09 %	0	0.00 %
GB 1, SC 215.12, cdo. de Denton	1,635	315	19.27 %	221	0.00 %	523	26	4.97 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 215.12, cdo. de Denton	1,768	606	34.28 %	103	0.00 %	527	37	7.02 %	11	2.09 %
GB 3, SC 215.12, cdo. de Denton	1,487	163	10.96 %	227	0.00 %	527	31	5.88 %	0	0.00 %
GB 1, SC 215.13, cdo. de Denton	1,102	253	22.96 %	153	0.00 %	363	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 215.13, cdo. de Denton	1,404	134	9.54 %	275	0.00 %	575	7	1.22 %	0	0.00 %
GB 3, SC 215.13, cdo. de Denton	1,242	96	7.73 %	142	0.00 %	437	7	1.60 %	0	0.00 %
GB 1, SC 215.14, cdo. de Denton	2,556	366	14.32 %	223	0.00 %	856	24	2.80 %	10	1.17 %
GB 2, SC 215.14, cdo. de Denton	1,896	203	10.71 %	278	0.00 %	609	11	1.81 %	0	0.00 %
GB 1, SC 215.15, cdo. de Denton	7,095	4,091	57.66 %	1,186	0.00 %	2,509	92	3.67 %	140	5.58 %
GB 2, SC 215.15, cdo. de Denton	3,728	1,676	44.96 %	322	0.00 %	1,261	0	0.00 %	8	0.63 %
GB 3, SC 215.15, cdo. de Denton	643	206	32.04 %	322	0.00 %	363	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 4, SC 215.15, cdo. de Denton	1,004	49	4.88 %	813	0.00 %	636	75	11.79 %	14	2.20 %
GB 1, SC 215.16, cdo. de Denton	2,362	1,040	44.03 %	237	0.00 %	828	80	9.66 %	27	3.26 %
GB 2, SC 215.16, cdo. de Denton	2,697	1,490	55.25 %	94	0.00 %	814	30	3.69 %	6	0.74 %
GB 3, SC 215.16, cdo. de Denton	2,709	1,351	49.87 %	217	0.00 %	884	27	3.05 %	12	1.36 %
GB 1, SC 215.17, cdo. de Denton	1,598	1,098	68.71 %	0	0.00 %	828	79	9.54 %	109	13.16 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 215.17, cdo. de Denton	1,855	1,224	65.98 %	100	0.00 %	672	33	4.91 %	7	1.04 %
GB 1, SC 215.18, cdo. de Denton	1,879	437	23.26 %	204	0.00 %	654	20	3.06 %	0	0.00 %
GB 2, SC 215.18, cdo. de Denton	1,108	404	36.46 %	74	0.00 %	425	0	0.00 %	44	10.35 %
GB 1, SC 215.19, cdo. de Denton	1,974	934	47.32 %	170	0.00 %	770	0	0.00 %	30	3.90 %
GB 2, SC 215.19, cdo. de Denton	4,640	1,783	38.43 %	274	0.00 %	1,767	25	1.41 %	0	0.00 %
GB 3, SC 215.19, cdo. de Denton	4,139	2,181	52.69 %	185	0.00 %	1,185	117	9.87 %	29	2.45 %
GB 4, SC 215.19, cdo. de Denton	1,985	937	47.20 %	204	0.00 %	784	38	4.85 %	0	0.00 %
GB 1, SC 215.20, cdo. de Denton	1,909	904	47.35 %	218	0.00 %	596	46	7.72 %	0	0.00 %
GB 2, SC 215.20, cdo. de Denton	1,749	924	52.83 %	130	0.00 %	680	93	13.68 %	56	8.24 %
GB 1, SC 215.21, cdo. de Denton	1,722	408	23.69 %	223	0.00 %	546	20	3.66 %	0	0.00 %
GB 2, SC 215.21, cdo. de Denton	2,809	1,813	64.54 %	182	0.00 %	933	51	5.47 %	72	7.72 %
GB 1, SC 215.22, cdo. de Denton	2,519	1,659	65.86 %	82	0.00 %	917	35	3.82 %	10	1.09 %
GB 1, SC 215.23, cdo. de Denton	1,849	1,213	65.60 %	96	0.00 %	550	61	11.09 %	0	0.00 %
GB 2, SC 215.23, cdo. de Denton	1,892	939	49.63 %	102	0.00 %	661	16	2.42 %	27	4.08 %
GB 1, SC 215.24, cdo. de Denton	1,160	357	30.78 %	44	0.00 %	375	4	1.07 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 215.24, cdo. de Denton	869	242	27.85 %	77	0.00 %	243	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 215.25, cdo. de Denton	2,407	1,276	53.01 %	57	0.00 %	678	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 215.25, cdo. de Denton	2,144	1,020	47.57 %	79	0.00 %	682	15	2.20 %	0	0.00 %
GB 3, SC 215.25, cdo. de Denton	4,859	2,310	47.54 %	248	0.00 %	1,325	13	0.98 %	31	2.34 %
GB 4, SC 215.25, cdo. de Denton	2,782	1,036	37.24 %	189	0.00 %	876	37	4.22 %	28	3.20 %
GB 5, SC 215.25, cdo. de Denton	793	180	22.70 %	76	0.00 %	285	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 215.26, cdo. de Denton	1,513	293	19.37 %	157	0.00 %	608	7	1.15 %	0	0.00 %
GB 2, SC 215.26, cdo. de Denton	1,457	363	24.91 %	42	0.00 %	461	38	8.24 %	0	0.00 %
GB 3, SC 215.26, cdo. de Denton	976	284	29.10 %	109	0.00 %	267	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 4, SC 215.26, cdo. de Denton	2,424	491	20.26 %	79	0.00 %	647	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 5, SC 215.26, cdo. de Denton	905	292	32.27 %	35	0.00 %	287	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 215.27, cdo. de Denton	2,710	936	34.54 %	219	0.00 %	903	9	1.00 %	10	1.11 %
GB 2, SC 215.27, cdo. de Denton	2,728	579	21.22 %	135	0.00 %	851	21	2.47 %	0	0.00 %
GB 3, SC 215.27, cdo. de Denton	1,114	420	37.70 %	171	0.00 %	314	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 216.11, cdo. de Denton	1,494	654	43.78 %	274	0.00 %	536	59	11.01 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 216.11, cdo. de Denton	1,613	883	54.74 %	41	0.00 %	587	74	12.61 %	62	10.56 %
GB 3, SC 216.11, cdo. de Denton	1,325	802	60.53 %	215	0.00 %	579	58	10.02 %	53	9.15 %
GB 1, SC 216.12, cdo. de Denton	2,887	1,720	59.58 %	421	0.00 %	1,116	66	5.91 %	73	6.54 %
GB 2, SC 216.12, cdo. de Denton	1,226	599	48.86 %	123	0.00 %	403	36	8.93 %	0	0.00 %
GB 1, SC 216.13, cdo. de Denton	522	402	77.01 %	86	0.00 %	213	6	2.82 %	6	2.82 %
GB 2, SC 216.13, cdo. de Denton	1,032	441	42.73 %	74	0.00 %	399	10	2.51 %	38	9.52 %
GB 3, SC 216.13, cdo. de Denton	2,134	1,800	84.35 %	56	0.00 %	778	177	22.75 %	66	8.48 %
GB 4, SC 216.13, cdo. de Denton	1,660	1,435	86.45 %	84	0.00 %	569	88	15.47 %	68	11.95 %
GB 1, SC 216.14, cdo. de Denton	929	634	68.25 %	102	0.00 %	295	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 216.14, cdo. de Denton	781	474	60.69 %	98	0.00 %	266	16	6.02 %	14	5.26 %
GB 3, SC 216.14, cdo. de Denton	1,149	956	83.20 %	103	0.00 %	346	7	2.02 %	15	4.34 %
GB 4, SC 216.14, cdo. de Denton	1,318	948	71.93 %	152	0.00 %	431	56	12.99 %	0	0.00 %
GB 1, SC 216.15, cdo. de Denton	1,299	957	73.67 %	137	0.00 %	397	8	2.02 %	37	9.32 %
GB 2, SC 216.15, cdo. de Denton	847	736	86.89 %	113	0.00 %	243	0	0.00 %	32	13.17 %
GB 3, SC 216.15, cdo. de Denton	1,073	697	64.96 %	132	0.00 %	323	60	18.58 %	4	1.24 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 4, SC 216.15, cdo. de Denton	1,565	1,183	75.59 %	140	0.00 %	571	28	4.90 %	66	11.56 %
GB 1, SC 216.16, cdo. de Denton	1,924	1,514	78.69 %	85	0.00 %	889	220	24.75 %	77	8.66 %
GB 2, SC 216.16, cdo. de Denton	1,061	450	42.41 %	162	0.00 %	443	7	1.58 %	17	3.84 %
GB 3, SC 216.16, cdo. de Denton	1,305	986	75.56 %	87	0.00 %	650	144	22.15 %	19	2.92 %
GB 1, SC 216.18, cdo. de Denton	1,796	1,647	91.70 %	139	0.00 %	504	55	10.91 %	100	19.84 %
GB 2, SC 216.18, cdo. de Denton	928	578	62.28 %	68	0.00 %	318	30	9.43 %	45	14.15 %
GB 3, SC 216.18, cdo. de Denton	1,683	1,062	63.10 %	152	0.00 %	473	51	10.78 %	46	9.73 %
GB 1, SC 216.19, cdo. de Denton	1,064	587	55.17 %	117	0.00 %	574	59	10.28 %	28	4.88 %
GB 2, SC 216.19, cdo. de Denton	1,999	1,838	91.95 %	79	0.00 %	494	74	14.98 %	28	5.67 %
GB 1, SC 216.20, cdo. de Denton	726	320	44.08 %	5	0.00 %	443	10	2.26 %	15	3.39 %
GB 2, SC 216.20, cdo. de Denton	1,937	1,416	73.10 %	69	0.00 %	715	73	10.21 %	54	7.55 %
GB 1, SC 216.21, cdo. de Denton	1,547	288	18.62 %	310	0.00 %	612	8	1.31 %	0	0.00 %
GB 2, SC 216.21, cdo. de Denton	2,045	1,348	65.92 %	329	0.00 %	763	31	4.06 %	0	0.00 %
GB 1, SC 216.22, cdo. de Denton	2,816	978	34.73 %	183	0.00 %	1,036	36	3.47 %	28	2.70 %
GB 2, SC 216.22, cdo. de Denton	2,393	1,416	59.17 %	201	0.00 %	727	19	2.61 %	55	7.57 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 1, SC 216.23, cdo. de Denton	3,964	3,158	79.67 %	153	0.00 %	1,434	115	8.02 %	69	4.81 %
GB 2, SC 216.23, cdo. de Denton	3,611	2,465	68.26 %	128	0.00 %	1,387	161	11.61 %	117	8.44 %
GB 1, SC 216.24, cdo. de Denton	1,576	1,554	98.60 %	0	0.00 %	452	163	36.06 %	0	0.00 %
GB 2, SC 216.24, cdo. de Denton	6,582	3,740	56.82 %	367	0.00 %	2,691	177	6.58 %	245	9.10 %
GB 1, SC 216.25, cdo. de Denton	3,993	1,811	45.35 %	497	0.00 %	1,385	43	3.10 %	26	1.88 %
GB 2, SC 216.25, cdo. de Denton	4,817	2,778	57.67 %	324	0.00 %	1,897	63	3.32 %	39	2.06 %
GB 1, SC 216.26, cdo. de Denton	1,570	415	26.43 %	197	0.00 %	461	41	8.89 %	8	1.74 %
GB 2, SC 216.26, cdo. de Denton	1,017	246	24.19 %	125	0.00 %	397	7	1.76 %	6	1.51 %
GB 1, SC 216.27, cdo. de Denton	2,443	555	22.72 %	794	0.00 %	967	137	14.17 %	0	0.00 %
GB 2, SC 216.27, cdo. de Denton	1,021	263	25.76 %	192	0.00 %	763	16	2.10 %	45	5.90 %
GB 3, SC 216.27, cdo. de Denton	4,304	1,171	27.21 %	106	0.00 %	2,890	113	3.91 %	75	2.60 %
GB 1, SC 216.28, cdo. de Denton	2,292	1,179	51.44 %	102	0.00 %	759	18	2.37 %	2	0.26 %
GB 2, SC 216.28, cdo. de Denton	2,674	1,105	41.32 %	152	0.00 %	970	50	5.15 %	33	3.40 %
GB 3, SC 216.28, cdo. de Denton	1,385	452	32.64 %	142	0.00 %	833	59	7.08 %	0	0.00 %
GB 1, SC 216.29, cdo. de Denton	4,261	1,490	34.97 %	259	0.00 %	1,277	3	0.23 %	12	0.94 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 216.29, cdo. de Denton	2,894	2,155	74.46 %	423	0.00 %	1,056	83	7.86 %	33	3.13 %
GB 1, SC 216.30, cdo. de Denton	2,015	1,177	58.41 %	74	0.00 %	676	33	4.88 %	11	1.63 %
GB 2, SC 216.30, cdo. de Denton	1,090	427	39.17 %	283	0.00 %	398	0	0.00 %	12	3.02 %
GB 3, SC 216.30, cdo. de Denton	1,892	1,033	54.60 %	114	0.00 %	743	54	7.27 %	17	2.29 %
GB 1, SC 216.31, cdo. de Denton	2,558	1,086	42.46 %	289	0.00 %	852	43	5.05 %	24	2.82 %
GB 2, SC 216.31, cdo. de Denton	2,930	1,762	60.14 %	270	0.00 %	971	43	4.43 %	37	3.81 %
GB 1, SC 216.32, cdo. de Denton	1,187	283	23.84 %	255	0.00 %	471	7	1.49 %	16	3.40 %
GB 2, SC 216.32, cdo. de Denton	1,117	312	27.93 %	123	0.00 %	439	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 3, SC 216.32, cdo. de Denton	1,267	700	55.25 %	49	0.00 %	607	34	5.60 %	68	11.20 %
GB 1, SC 216.33, cdo. de Denton	1,269	560	44.13 %	202	0.00 %	492	4	0.81 %	45	9.15 %
GB 2, SC 216.33, cdo. de Denton	1,711	591	34.54 %	212	0.00 %	555	9	1.62 %	0	0.00 %
GB 3, SC 216.33, cdo. de Denton	1,146	248	21.64 %	148	0.00 %	395	10	2.53 %	38	9.62 %
GB 4, SC 216.33, cdo. de Denton	615	52	8.46 %	164	0.00 %	272	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 216.34, cdo. de Denton	1,742	833	47.82 %	100	0.00 %	953	48	5.04 %	0	0.00 %
GB 2, SC 216.34, cdo. de Denton	2,246	1,383	61.58 %	44	0.00 %	1,257	211	16.79 %	165	13.13 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 3, SC 216.34, cdo. de Denton	1,390	1,355	97.48 %	23	0.00 %	905	126	13.92 %	88	9.72 %
GB 1, SC 216.35, cdo. de Denton	1,214	688	56.67 %	90	0.00 %	538	57	10.59 %	12	2.23 %
GB 2, SC 216.35, cdo. de Denton	2,282	1,786	78.26 %	0	0.00 %	1,094	132	12.07 %	43	3.93 %
GB 3, SC 216.35, cdo. de Denton	1,057	699	66.13 %	65	0.00 %	545	11	2.02 %	12	2.20 %
GB 1, SC 216.36, cdo. de Denton	1,489	960	64.47 %	12	0.00 %	797	82	10.29 %	41	5.14 %
GB 2, SC 216.36, cdo. de Denton	1,931	1,646	85.24 %	58	0.00 %	1,138	34	2.99 %	113	9.93 %
GB 3, SC 216.36, cdo. de Denton	1,437	966	67.22 %	79	0.00 %	975	67	6.87 %	36	3.69 %
GB 4, SC 216.36, cdo. de Denton	2,054	1,302	63.39 %	132	0.00 %	757	52	6.87 %	0	0.00 %
GB 5, SC 216.36, cdo. de Denton	777	420	54.05 %	18	0.00 %	620	97	15.65 %	0	0.00 %
GB 1, SC 216.37, cdo. de Denton	1,569	1,366	87.06 %	221	0.00 %	759	88	11.59 %	113	14.89 %
GB 2, SC 216.37, cdo. de Denton	981	442	45.06 %	81	8.26 %	301	0	0.00 %	13	4.32 %
GB 3, SC 216.37, cdo. de Denton	2,074	1,812	87.37 %	8	0.39 %	862	117	13.57 %	139	16.13 %
GB 1, SC 216.38, cdo. de Denton	1,672	1,308	78.23 %	73	4.37 %	743	74	9.96 %	28	3.77 %
GB 2, SC 216.38, cdo. de Denton	2,083	1,362	65.39 %	141	6.77 %	1,014	82	8.09 %	90	8.88 %
GB 1, SC 217.15, cdo. de Denton	1,375	313	22.76 %	85	6.18 %	505	34	6.73 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 217.15, cdo. de Denton	1,070	648	60.56 %	127	11.87 %	356	27	7.58 %	10	2.81 %
GB 3, SC 217.15, cdo. de Denton	1,334	622	46.63 %	230	17.24 %	608	13	2.14 %	0	0.00 %
GB 4, SC 217.15, cdo. de Denton	799	245	30.66 %	26	3.25 %	307	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.16, cdo. de Denton	1,092	741	67.86 %	283	25.92 %	481	22	4.57 %	12	2.49 %
GB 2, SC 217.16, cdo. de Denton	879	241	27.42 %	124	14.11 %	287	0	0.00 %	17	5.92 %
GB 3, SC 217.16, cdo. de Denton	1,575	868	55.11 %	134	8.51 %	811	16	1.97 %	126	15.54 %
GB 4, SC 217.16, cdo. de Denton	1,021	395	38.69 %	43	4.21 %	391	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.17, cdo. de Denton	421	47	11.16 %	234	55.58 %	352	29	8.24 %	0	0.00 %
GB 2, SC 217.17, cdo. de Denton	459	51	11.11 %	142	30.94 %	214	14	6.54 %	0	0.00 %
GB 3, SC 217.17, cdo. de Denton	1,497	994	66.40 %	264	17.64 %	395	34	8.61 %	51	12.91 %
GB 4, SC 217.17, cdo. de Denton	1,524	1,025	67.26 %	178	11.68 %	423	25	5.91 %	0	0.00 %
GB 5, SC 217.17, cdo. de Denton	1,899	394	20.75 %	262	13.80 %	655	16	2.44 %	15	2.29 %
GB 1, SC 217.18, cdo. de Denton	5,113	1,382	27.03 %	472	9.23 %	1,551	30	1.93 %	50	3.22 %
GB 2, SC 217.18, cdo. de Denton	1,338	87	6.50 %	169	12.63 %	407	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 3, SC 217.18, cdo. de Denton	5,501	918	16.69 %	396	7.20 %	1,640	0	0.00 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 1, SC 217.19, cdo. de Denton	818	102	12.47 %	142	17.36 %	315	20	6.35 %	12	3.81 %
GB 2, SC 217.19, cdo. de Denton	3,823	722	18.89 %	370	9.68 %	1,188	9	0.76 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.20, cdo. de Denton	1,663	897	53.94 %	93	5.59 %	491	6	1.22 %	16	3.26 %
GB 2, SC 217.20, cdo. de Denton	1,829	688	37.62 %	139	7.60 %	560	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.21, cdo. de Denton	1,501	374	24.92 %	281	18.72 %	509	13	2.55 %	0	0.00 %
GB 2, SC 217.21, cdo. de Denton	2,727	942	34.54 %	85	3.12 %	859	20	2.33 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.22, cdo. de Denton	1,857	819	44.10 %	200	10.77 %	775	24	3.10 %	39	5.03 %
GB 2, SC 217.22, cdo. de Denton	2,524	609	24.13 %	258	10.22 %	897	29	3.23 %	7	0.78 %
GB 1, SC 217.23, cdo. de Denton	686	390	56.85 %	81	11.81 %	223	11	4.93 %	0	0.00 %
GB 2, SC 217.23, cdo. de Denton	926	769	83.05 %	12	1.30 %	308	31	10.06 %	16	5.19 %
GB 1, SC 217.24, cdo. de Denton	1,483	355	23.94 %	57	3.84 %	491	21	4.28 %	0	0.00 %
GB 2, SC 217.24, cdo. de Denton	2,063	499	24.19 %	205	9.94 %	658	19	2.89 %	0	0.00 %
GB 3, SC 217.24, cdo. de Denton	770	103	13.38 %	44	5.71 %	210	0	0.00 %	1	0.48 %
GB 1, SC 217.25, cdo. de Denton	1,553	250	16.10 %	125	8.05 %	533	0	0.00 %	10	1.88 %
GB 2, SC 217.25, cdo. de Denton	2,307	615	26.66 %	307	13.31 %	826	0	0.00 %	21	2.54 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 1, SC 217.26, cdo. de Denton	2,858	449	15.71 %	222	7.77 %	887	15	1.69 %	0	0.00 %
GB 2, SC 217.26, cdo. de Denton	637	204	32.03 %	45	7.06 %	234	7	2.99 %	10	4.27 %
GB 1, SC 217.27, cdo. de Denton	2,255	826	36.63 %	195	8.65 %	734	14	1.91 %	14	1.91 %
GB 2, SC 217.27, cdo. de Denton	2,742	886	32.31 %	211	7.70 %	888	40	4.50 %	10	1.13 %
GB 1, SC 217.28, cdo. de Denton	958	428	44.68 %	63	6.58 %	438	13	2.97 %	0	0.00 %
GB 2, SC 217.28, cdo. de Denton	2,381	1,970	82.74 %	110	4.62 %	881	97	11.01 %	78	8.85 %
GB 1, SC 217.29, cdo. de Denton	1,686	580	34.40 %	98	5.81 %	615	25	4.07 %	23	3.74 %
GB 2, SC 217.29, cdo. de Denton	1,336	622	46.56 %	72	5.39 %	444	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.30, cdo. de Denton	1,522	670	44.02 %	105	6.90 %	570	8	1.40 %	8	1.40 %
GB 2, SC 217.30, cdo. de Denton	809	334	41.29 %	108	13.35 %	285	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 3, SC 217.30, cdo. de Denton	1,408	343	24.36 %	124	8.81 %	435	21	4.83 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.31, cdo. de Denton	986	669	67.85 %	22	2.23 %	298	0	0.00 %	18	6.04 %
GB 2, SC 217.31, cdo. de Denton	2,581	889	34.44 %	255	9.88 %	884	45	5.09 %	18	2.04 %
GB 1, SC 217.32, cdo. de Denton	1,407	1,293	91.90 %	107	7.60 %	526	27	5.13 %	46	8.75 %
GB 2, SC 217.32, cdo. de Denton	931	644	69.17 %	103	11.06 %	352	9	2.56 %	21	5.97 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 1, SC 217.33, cdo. de Denton	1,342	1,082	80.63 %	86	6.41 %	486	14	2.88 %	49	10.08 %
GB 2, SC 217.33, cdo. de Denton	1,879	1,165	62.00 %	78	4.15 %	595	89	14.96 %	64	10.76 %
GB 1, SC 217.34, cdo. de Denton	1,787	1,388	77.67 %	79	4.42 %	696	66	9.48 %	0	0.00 %
GB 2, SC 217.34, cdo. de Denton	1,731	1,232	71.17 %	0	0.00 %	961	80	8.32 %	98	10.20 %
GB 1, SC 217.35, cdo. de Denton	2,490	1,672	67.15 %	77	3.09 %	948	34	3.59 %	51	5.38 %
GB 2, SC 217.35, cdo. de Denton	1,265	758	59.92 %	17	1.34 %	690	19	2.75 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.36, cdo. de Denton	2,202	1,299	58.99 %	2	0.09 %	1,173	21	1.79 %	30	2.56 %
GB 1, SC 217.37, cdo. de Denton	623	511	82.02 %	92	14.77 %	220	4	1.82 %	6	2.73 %
GB 2, SC 217.37, cdo. de Denton	2,086	1,167	55.94 %	367	17.59 %	723	96	13.28 %	15	2.07 %
GB 3, SC 217.37, cdo. de Denton	1,730	956	55.26 %	21	1.21 %	800	64	8.00 %	10	1.25 %
GB 1, SC 217.38, cdo. de Denton	1,646	887	53.89 %	154	9.36 %	624	0	0.00 %	32	5.13 %
GB 2, SC 217.38, cdo. de Denton	1,372	827	60.28 %	239	17.42 %	730	73	10.00 %	115	15.75 %
GB 1, SC 217.39, cdo. de Denton	1,694	1,391	82.11 %	32	1.89 %	677	118	17.43 %	59	8.71 %
GB 2, SC 217.39, cdo. de Denton	1,708	1,426	83.49 %	74	4.33 %	816	195	23.90 %	200	24.51 %
GB 1, SC 217.40, cdo. de Denton	2,008	951	47.36 %	89	4.43 %	978	92	9.41 %	53	5.42 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 217.40, cdo. de Denton	1,168	756	64.73 %	53	4.54 %	477	9	1.89 %	48	10.06 %
GB 3, SC 217.40, cdo. de Denton	1,510	585	38.74 %	115	7.62 %	590	22	3.73 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.41, cdo. de Denton	1,309	836	63.87 %	165	12.61 %	420	29	6.90 %	27	6.43 %
GB 2, SC 217.41, cdo. de Denton	689	315	45.72 %	75	10.89 %	227	0	0.00 %	8	3.52 %
GB 1, SC 217.42, cdo. de Denton	2,220	798	35.95 %	145	6.53 %	743	23	3.10 %	16	2.15 %
GB 2, SC 217.42, cdo. de Denton	2,384	2,714	113.84 %	105	4.40 %	633	129	20.38 %	56	8.85 %
GB 3, SC 217.42, cdo. de Denton	1,482	511	34.48 %	227	15.32 %	641	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.43, cdo. de Denton	2,283	2,850	124.84 %	214	9.37 %	541	31	5.73 %	173	31.98 %
GB 2, SC 217.43, cdo. de Denton	1,198	1,160	96.83 %	140	11.69 %	480	100	20.83 %	70	14.58 %
GB 3, SC 217.43, cdo. de Denton	717	372	51.88 %	134	18.69 %	296	24	8.11 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.44, cdo. de Denton	967	730	75.49 %	44	4.55 %	229	19	8.30 %	52	22.71 %
GB 2, SC 217.44, cdo. de Denton	1,323	808	61.07 %	176	13.30 %	478	76	15.90 %	163	34.10 %
GB 3, SC 217.44, cdo. de Denton	1,064	1,044	98.12 %	60	5.64 %	315	77	24.44 %	184	58.41 %
GB 1, SC 217.45, cdo. de Denton	1,827	1,505	82.38 %	65	3.56 %	593	89	15.01 %	66	11.13 %
GB 2, SC 217.45, cdo. de Denton	1,365	919	67.33 %	176	12.89 %	459	22	4.79 %	65	14.16 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 3, SC 217.45, cdo. de Denton	1,054	700	66.41 %	163	15.46 %	276	23	8.33 %	8	2.90 %
GB 4, SC 217.45, cdo. de Denton	1,227	1,327	108.15 %	10	0.81 %	327	61	18.65 %	85	25.99 %
GB 1, SC 217.46, cdo. de Denton	2,344	298	12.71 %	394	16.81 %	800	24	3.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 217.46, cdo. de Denton	1,362	430	31.57 %	110	8.08 %	421	27	6.41 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.47, cdo. de Denton	1,348	251	18.62 %	198	14.69 %	470	35	7.45 %	0	0.00 %
GB 2, SC 217.47, cdo. de Denton	3,717	620	16.68 %	275	7.40 %	1,394	21	1.51 %	16	1.15 %
GB 1, SC 217.48, cdo. de Denton	2,410	729	30.25 %	170	7.05 %	726	19	2.62 %	8	1.10 %
GB 2, SC 217.48, cdo. de Denton	2,063	268	12.99 %	242	11.73 %	825	31	3.76 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.49, cdo. de Denton	1,824	289	15.84 %	150	8.22 %	597	16	2.68 %	0	0.00 %
GB 2, SC 217.49, cdo. de Denton	1,681	218	12.97 %	93	5.53 %	472	6	1.27 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.50, cdo. de Denton	2,101	686	32.65 %	171	8.14 %	636	23	3.62 %	13	2.04 %
GB 2, SC 217.50, cdo. de Denton	2,554	621	24.31 %	238	9.32 %	722	34	4.71 %	7	0.97 %
GB 1, SC 217.51, cdo. de Denton	2,150	374	17.40 %	32	1.49 %	568	10	1.76 %	0	0.00 %
GB 2, SC 217.51, cdo. de Denton	2,760	1,433	51.92 %	116	4.20 %	868	14	1.61 %	0	0.00 %
GB 1, SC 217.52, cdo. de Denton	2,595	1,091	42.04 %	71	2.74 %	712	13	1.83 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 217.52, cdo. de Denton	2,757	898	32.57 %	118	4.28 %	865	7	0.81 %	5	0.58 %
GB 1, SC 217.53, cdo. de Denton	3,227	853	26.43 %	234	7.25 %	1,055	67	6.35 %	0	0.00 %
GB 2, SC 217.53, cdo. de Denton	2,601	445	17.11 %	239	9.19 %	859	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 218, cdo. de Denton	1,045	478	45.74 %	21	2.01 %	568	78	13.73 %	9	1.58 %
GB 2, SC 218, cdo. de Denton	1,492	151	10.12 %	461	30.90 %	625	10	1.60 %	9	1.44 %
GB 3, SC 218, cdo. de Denton	1,061	309	29.12 %	87	8.20 %	365	26	7.12 %	0	0.00 %
GB 1, SC 219, cdo. de Denton	1,206	405	33.58 %	37	3.07 %	379	31	8.18 %	19	5.01 %
GB 2, SC 219, cdo. de Denton	960	357	37.19 %	53	5.52 %	256	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 3, SC 219, cdo. de Denton	2,610	613	23.49 %	146	5.59 %	792	27	3.41 %	12	1.52 %
Cdo. de Collin	914,075	402,112	43.99 %	92,047	10.07 %	323,905	22,139	6.84 %	16,303	5.03 %
GB 1, SC 301, cdo. de Collin	1,828	137	7.49 %	222	12.14 %	649	101	15.56 %	0	0.00 %
GB 2, SC 301, cdo. de Collin	1,800	106	5.89 %	197	10.94 %	512	27	5.27 %	0	0.00 %
GB 3, SC 301, cdo. de Collin	3,002	513	17.09 %	495	16.49 %	1,037	117	11.28 %	0	0.00 %
GB 1, SC 302.01, cdo. de Collin	1,523	249	16.35 %	208	13.66 %	527	20	3.80 %	0	0.00 %
GB 2, SC 302.01, cdo. de Collin	1,758	464	26.39 %	154	8.76 %	574	29	5.05 %	24	4.18 %
GB 1, SC 302.02, cdo. de Collin	1,348	284	21.07 %	190	14.09 %	470	62	13.19 %	1	0.21 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 302.02, cdo. de Collin	945	280	29.63 %	231	24.44 %	361	48	13.30 %	4	1.11 %
GB 1, SC 302.03, cdo. de Collin	5,655	1,734	30.66 %	352	6.22 %	1,702	171	10.05 %	0	0.00 %
GB 2, SC 302.03, cdo. de Collin	4,970	1,119	22.52 %	316	6.36 %	1,359	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 3, SC 302.03, cdo. de Collin	1,231	841	68.32 %	98	7.96 %	337	0	0.00 %	78	23.15 %
GB 4, SC 302.03, cdo. de Collin	4,997	1,532	30.66 %	434	8.69 %	1,470	28	1.90 %	0	0.00 %
GB 5, SC 302.03, cdo. de Collin	2,070	262	12.66 %	246	11.88 %	720	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 303.01, cdo. de Collin	623	110	17.66 %	90	14.45 %	234	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 303.01, cdo. de Collin	6,064	2,315	38.18 %	387	6.38 %	1,906	108	5.67 %	50	2.62 %
GB 1, SC 303.02, cdo. de Collin	1,322	191	14.45 %	68	5.14 %	354	17	4.80 %	0	0.00 %
GB 2, SC 303.02, cdo. de Collin	2,124	412	19.40 %	185	8.71 %	601	25	4.16 %	0	0.00 %
GB 1, SC 303.03, cdo. de Collin	1,734	169	9.75 %	92	5.31 %	504	7	1.39 %	0	0.00 %
GB 2, SC 303.03, cdo. de Collin	2,456	703	28.62 %	110	4.48 %	824	27	3.28 %	0	0.00 %
GB 3, SC 303.03, cdo. de Collin	2,953	575	19.47 %	249	8.43 %	863	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 303.04, cdo. de Collin	2,864	967	33.76 %	129	4.50 %	826	42	5.08 %	16	1.94 %
GB 2, SC 303.04, cdo. de Collin	2,259	570	25.23 %	175	7.75 %	669	70	10.46 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 1, SC 303.05, cdo. de Collin	1,717	579	33.72 %	208	12.11 %	613	15	2.45 %	20	3.26 %
GB 2, SC 303.05, cdo. de Collin	680	63	9.26 %	58	8.53 %	259	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 3, SC 303.05, cdo. de Collin	4,346	692	15.92 %	419	9.64 %	1,261	70	5.55 %	16	1.27 %
GB 4, SC 303.05, cdo. de Collin	2,612	730	27.95 %	395	15.12 %	778	40	5.14 %	0	0.00 %
GB 5, SC 303.05, cdo. de Collin	1,658	817	49.28 %	208	12.55 %	625	160	25.60 %	98	15.68 %
GB 6, SC 303.05, cdo. de Collin	920	451	49.02 %	143	15.54 %	320	26	8.13 %	0	0.00 %
GB 1, SC 304.03, cdo. de Collin	2,654	1,625	61.23 %	155	5.84 %	833	107	12.85 %	96	11.52 %
GB 2, SC 304.03, cdo. de Collin	1,714	581	33.90 %	237	13.83 %	543	65	11.97 %	69	12.71 %
GB 3, SC 304.03, cdo. de Collin	1,657	454	27.40 %	110	6.64 %	435	18	4.14 %	9	2.07 %
GB 1, SC 304.04, cdo. de Collin	1,880	751	39.95 %	170	9.04 %	630	46	7.30 %	0	0.00 %
GB 2, SC 304.04, cdo. de Collin	779	213	27.34 %	135	17.33 %	400	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 3, SC 304.04, cdo. de Collin	1,434	595	41.49 %	142	9.90 %	472	23	4.87 %	0	0.00 %
GB 4, SC 304.04, cdo. de Collin	1,839	997	54.21 %	40	2.18 %	711	0	0.00 %	80	11.25 %
GB 1, SC 304.05, cdo. de Collin	2,162	576	26.64 %	251	11.61 %	966	42	4.35 %	49	5.07 %
GB 2, SC 304.05, cdo. de Collin	1,998	1,029	51.50 %	136	6.81 %	820	24	2.93 %	17	2.07 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 3, SC 304.05, cdo. de Collin	730	318	43.56 %	0	0.00 %	284	22	7.75 %	10	3.52 %
GB 1, SC 304.06, cdo. de Collin	1,584	951	60.04 %	117	7.39 %	515	20	3.88 %	0	0.00 %
GB 2, SC 304.06, cdo. de Collin	2,557	2,550	99.73 %	225	8.80 %	1,042	149	14.30 %	53	5.09 %
GB 1, SC 304.07, cdo. de Collin	2,385	495	20.75 %	172	7.21 %	742	34	4.58 %	10	1.35 %
GB 2, SC 304.07, cdo. de Collin	1,747	673	38.52 %	256	14.65 %	646	15	2.32 %	33	5.11 %
GB 1, SC 304.08, cdo. de Collin	713	140	19.64 %	86	12.06 %	448	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 304.08, cdo. de Collin	1,874	1,447	77.21 %	103	5.50 %	468	135	28.85 %	13	2.78 %
GB 3, SC 304.08, cdo. de Collin	993	227	22.86 %	245	24.67 %	340	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 4, SC 304.08, cdo. de Collin	1,783	1,327	74.43 %	305	17.11 %	670	126	18.81 %	56	8.36 %
GB 5, SC 304.08, cdo. de Collin	1,327	571	43.03 %	83	6.25 %	692	35	5.06 %	49	7.08 %
GB 6, SC 304.08, cdo. de Collin	624	298	47.76 %	15	2.40 %	183	8	4.37 %	0	0.00 %
GB 1, SC 305.04, cdo. de Collin	1,355	294	21.70 %	224	16.53 %	556	43	7.73 %	0	0.00 %
GB 2, SC 305.04, cdo. de Collin	1,731	722	41.71 %	96	5.55 %	862	38	4.41 %	69	8.00 %
GB 1, SC 305.05, cdo. de Collin	2,139	1,017	47.55 %	111	5.19 %	1,492	108	7.24 %	66	4.42 %
GB 2, SC 305.05, cdo. de Collin	2,086	955	45.78 %	144	6.90 %	857	0	0.00 %	45	5.25 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 1, SC 305.06, cdo. de Collin	1,296	570	43.98 %	73	5.63 %	427	25	5.85 %	0	0.00 %
GB 2, SC 305.06, cdo. de Collin	1,684	441	26.19 %	125	7.42 %	631	7	1.11 %	13	2.06 %
GB 1, SC 305.07, cdo. de Collin	955	355	37.17 %	17	1.78 %	276	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 305.07, cdo. de Collin	896	336	37.50 %	97	10.83 %	336	7	2.08 %	0	0.00 %
GB 1, SC 305.08, cdo. de Collin	1,752	831	47.43 %	0	0.00 %	542	22	4.06 %	0	0.00 %
GB 2, SC 305.08, cdo. de Collin	1,966	769	39.11 %	258	13.12 %	717	29	4.04 %	94	13.11 %
GB 3, SC 305.08, cdo. de Collin	2,035	775	38.08 %	176	8.65 %	671	167	24.89 %	14	2.09 %
GB 4, SC 305.08, cdo. de Collin	1,318	159	12.06 %	136	10.32 %	509	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 305.09, cdo. de Collin	1,385	763	55.09 %	223	16.10 %	498	42	8.43 %	6	1.20 %
GB 2, SC 305.09, cdo. de Collin	1,376	506	36.77 %	43	3.13 %	387	0	0.00 %	35	9.04 %
GB 1, SC 305.10, cdo. de Collin	1,785	822	46.05 %	86	4.82 %	661	13	1.97 %	21	3.18 %
GB 2, SC 305.10, cdo. de Collin	1,500	746	49.73 %	113	7.53 %	471	52	11.04 %	16	3.40 %
GB 1, SC 305.11, cdo. de Collin	4,884	2,285	46.79 %	183	3.75 %	1,487	32	2.15 %	40	2.69 %
GB 2, SC 305.11, cdo. de Collin	1,181	501	42.42 %	60	5.08 %	350	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 3, SC 305.11, cdo. de Collin	1,366	793	58.05 %	63	4.61 %	571	0	0.00 %	14	2.45 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 1, SC 305.12, cdo. de Collin	2,313	624	26.98 %	67	2.90 %	621	8	1.29 %	0	0.00 %
GB 2, SC 305.12, cdo. de Collin	2,824	1,292	45.75 %	147	5.21 %	747	0	0.00 %	14	1.87 %
GB 1, SC 305.13, cdo. de Collin	2,356	635	26.95 %	257	10.91 %	1,093	10	0.91 %	1	0.09 %
GB 2, SC 305.13, cdo. de Collin	6,808	3,378	49.62 %	274	4.02 %	2,708	84	3.10 %	54	1.99 %
GB 1, SC 305.14, cdo. de Collin	2,241	727	32.44 %	313	13.97 %	729	9	1.23 %	0	0.00 %
GB 2, SC 305.14, cdo. de Collin	1,611	299	18.56 %	130	8.07 %	539	26	4.82 %	0	0.00 %
GB 3, SC 305.14, cdo. de Collin	1,531	401	26.19 %	55	3.59 %	514	17	3.31 %	0	0.00 %
GB 4, SC 305.14, cdo. de Collin	2,283	1,106	48.45 %	225	9.86 %	645	14	2.17 %	0	0.00 %
GB 1, SC 305.15, cdo. de Collin	3,303	1,143	34.60 %	328	9.93 %	1,056	128	12.12 %	0	0.00 %
GB 2, SC 305.15, cdo. de Collin	3,490	1,374	39.37 %	185	5.30 %	1,046	41	3.92 %	0	0.00 %
GB 1, SC 305.16, cdo. de Collin	3,056	1,055	34.52 %	201	6.58 %	927	15	1.62 %	69	7.44 %
GB 2, SC 305.16, cdo. de Collin	3,536	1,824	51.58 %	87	2.46 %	1,089	59	5.42 %	0	0.00 %
GB 1, SC 305.17, cdo. de Collin	4,745	1,375	28.98 %	388	8.18 %	1,662	195	11.73 %	91	5.48 %
GB 2, SC 305.17, cdo. de Collin	2,176	1,100	50.55 %	37	1.70 %	689	31	4.50 %	30	4.35 %
GB 1, SC 305.18, cdo. de Collin	2,979	1,192	40.01 %	162	5.44 %	805	6	0.75 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 305.18, cdo. de Collin	1,154	705	61.09 %	29	2.51 %	324	9	2.78 %	0	0.00 %
GB 1, SC 305.19, cdo. de Collin	2,994	1,682	56.18 %	174	5.81 %	856	4	0.47 %	4	0.47 %
GB 2, SC 305.19, cdo. de Collin	1,058	569	53.78 %	15	1.42 %	468	0	0.00 %	18	3.85 %
GB 1, SC 305.20, cdo. de Collin	2,409	1,045	43.38 %	105	4.36 %	711	17	2.39 %	44	6.19 %
GB 2, SC 305.20, cdo. de Collin	2,934	1,933	65.88 %	146	4.98 %	926	13	1.40 %	31	3.35 %
GB 3, SC 305.20, cdo. de Collin	1,363	597	43.80 %	45	3.30 %	428	6	1.40 %	0	0.00 %
GB 1, SC 305.21, cdo. de Collin	962	586	60.91 %	43	4.47 %	263	16	6.08 %	18	6.84 %
GB 2, SC 305.21, cdo. de Collin	1,369	736	53.76 %	63	4.60 %	391	5	1.28 %	0	0.00 %
GB 3, SC 305.21, cdo. de Collin	1,269	470	37.04 %	49	3.86 %	388	0	0.00 %	5	1.29 %
GB 1, SC 305.22, cdo. de Collin	6,526	3,167	48.53 %	389	5.96 %	1,939	71	3.66 %	83	4.28 %
GB 2, SC 305.22, cdo. de Collin	3,203	1,895	59.16 %	86	2.68 %	841	31	3.69 %	12	1.43 %
GB 1, SC 305.23, cdo. de Collin	1,271	555	43.67 %	170	13.38 %	511	42	8.22 %	71	13.89 %
GB 2, SC 305.23, cdo. de Collin	2,168	700	32.29 %	165	7.61 %	732	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 3, SC 305.23, cdo. de Collin	1,982	1,189	59.99 %	75	3.78 %	610	21	3.44 %	0	0.00 %
GB 4, SC 305.23, cdo. de Collin	4,072	2,688	66.01 %	177	4.35 %	1,251	28	2.24 %	53	4.24 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 5, SC 305.23, cdo. de Collin	1,580	644	40.76 %	210	13.29 %	653	22	3.37 %	21	3.22 %
GB 1, SC 305.24, cdo. de Collin	1,897	681	35.90 %	104	5.48 %	612	20	3.27 %	28	4.58 %
GB 2, SC 305.24, cdo. de Collin	1,075	629	58.51 %	58	5.40 %	335	37	11.04 %	9	2.69 %
GB 1, SC 305.25, cdo. de Collin	2,273	250	11.00 %	279	12.27 %	775	31	4.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 305.25, cdo. de Collin	1,561	331	21.20 %	215	13.77 %	464	22	4.74 %	0	0.00 %
GB 3, SC 305.25, cdo. de Collin	2,809	373	13.28 %	206	7.33 %	934	29	3.10 %	0	0.00 %
GB 1, SC 305.26, cdo. de Collin	2,781	709	25.49 %	290	10.43 %	868	42	4.84 %	0	0.00 %
GB 2, SC 305.26, cdo. de Collin	2,815	1,258	44.69 %	218	7.74 %	1,027	25	2.43 %	41	3.99 %
GB 3, SC 305.26, cdo. de Collin	4,994	1,978	39.61 %	342	6.85 %	1,812	52	2.87 %	105	5.79 %
GB 1, SC 305.27, cdo. de Collin	3,426	1,275	37.22 %	247	7.21 %	976	26	2.66 %	18	1.84 %
GB 2, SC 305.27, cdo. de Collin	1,919	429	22.36 %	201	10.47 %	609	32	5.25 %	0	0.00 %
GB 1, SC 305.28, cdo. de Collin	2,858	373	13.05 %	505	17.67 %	1,066	14	1.31 %	13	1.22 %
GB 2, SC 305.28, cdo. de Collin	5,400	1,677	31.06 %	278	5.15 %	2,080	43	2.07 %	74	3.56 %
GB 1, SC 305.29, cdo. de Collin	2,521	661	26.22 %	325	12.89 %	918	63	6.86 %	31	3.38 %
GB 2, SC 305.29, cdo. de Collin	1,080	371	34.35 %	150	13.89 %	324	11	3.40 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 1, SC 305.30, cdo. de Collin	3,317	702	21.16 %	384	11.58 %	1,204	78	6.48 %	79	6.56 %
GB 2, SC 305.30, cdo. de Collin	2,787	449	16.11 %	549	19.70 %	1,192	31	2.60 %	0	0.00 %
GB 1, SC 305.31, cdo. de Collin	1,149	235	20.45 %	104	9.05 %	422	10	2.37 %	8	1.90 %
GB 2, SC 305.31, cdo. de Collin	5,490	1,022	18.62 %	717	13.06 %	1,940	114	5.88 %	0	0.00 %
GB 1, SC 306.01, cdo. de Collin	4,971	1,554	31.26 %	341	6.86 %	1,976	254	12.85 %	60	3.04 %
GB 2, SC 306.01, cdo. de Collin	1,464	310	21.17 %	404	27.60 %	553	21	3.80 %	0	0.00 %
GB 3, SC 306.01, cdo. de Collin	1,633	298	18.25 %	168	10.29 %	491	18	3.67 %	18	3.67 %
GB 4, SC 306.01, cdo. de Collin	1,806	244	13.51 %	380	21.04 %	641	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 306.03, cdo. de Collin	4,504	2,207	49.00 %	355	7.88 %	1,582	22	1.39 %	22	1.39 %
GB 2, SC 306.03, cdo. de Collin	2,023	1,050	51.90 %	300	14.83 %	718	112	15.60 %	176	24.51 %
GB 3, SC 306.03, cdo. de Collin	2,567	1,353	52.71 %	249	9.70 %	1,057	18	1.70 %	126	11.92 %
GB 1, SC 306.04, cdo. de Collin	2,430	1,039	42.76 %	226	9.30 %	626	27	4.31 %	3	0.48 %
GB 2, SC 306.04, cdo. de Collin	540	422	78.15 %	0	0.00 %	0	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 306.05, cdo. de Collin	2,346	1,108	47.23 %	150	6.39 %	754	48	6.37 %	30	3.98 %
GB 2, SC 306.05, cdo. de Collin	2,461	1,090	44.29 %	167	6.79 %	723	44	6.09 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 3, SC 306.05, cdo. de Collin	3,155	1,793	56.83 %	71	2.25 %	798	6	0.75 %	15	1.88 %
GB 1, SC 307.01, cdo. de Collin	1,187	748	63.02 %	84	7.08 %	399	70	17.54 %	0	0.00 %
GB 2, SC 307.01, cdo. de Collin	1,922	1,140	59.31 %	336	17.48 %	728	149	20.47 %	49	6.73 %
GB 1, SC 307.02, cdo. de Collin	1,125	798	70.93 %	181	16.09 %	407	65	15.97 %	40	9.83 %
GB 2, SC 307.02, cdo. de Collin	492	86	17.48 %	150	30.49 %	241	8	3.32 %	0	0.00 %
GB 3, SC 307.02, cdo. de Collin	964	436	45.23 %	103	10.68 %	417	84	20.14 %	0	0.00 %
GB 4, SC 307.02, cdo. de Collin	825	556	67.39 %	53	6.42 %	309	134	43.37 %	24	7.77 %
GB 5, SC 307.02, cdo. de Collin	1,680	838	49.88 %	104	6.19 %	539	75	13.91 %	7	1.30 %
GB 1, SC 308.01, cdo. de Collin	1,639	979	59.73 %	70	4.27 %	759	41	5.40 %	35	4.61 %
GB 2, SC 308.01, cdo. de Collin	2,545	776	30.49 %	351	13.79 %	1,119	89	7.95 %	19	1.70 %
GB 1, SC 308.02, cdo. de Collin	1,945	1,840	94.60 %	190	9.77 %	518	106	20.46 %	92	17.76 %
GB 2, SC 308.02, cdo. de Collin	1,367	570	41.70 %	316	23.12 %	580	109	18.79 %	31	5.34 %
GB 3, SC 308.02, cdo. de Collin	2,326	1,500	64.49 %	239	10.28 %	957	78	8.15 %	216	22.57 %
GB 1, SC 309, cdo. de Collin	2,633	2,159	82.00 %	274	10.41 %	730	233	31.92 %	160	21.92 %
GB 2, SC 309, cdo. de Collin	563	385	68.38 %	152	27.00 %	237	91	38.40 %	30	12.66 %
GB 3, SC 309, cdo. de Collin	3,501	2,191	62.58 %	766	21.88 %	1,272	246	19.34 %	276	21.70 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 4, SC 309, cdo. de Collin	2,271	2,162	95.20 %	267	11.76 %	560	150	26.79 %	87	15.54 %
GB 5, SC 309, cdo. de Collin	1,476	1,593	107.93 %	0	0.00 %	263	22	8.37 %	31	11.79 %
GB 1, SC 310.01, cdo. de Collin	1,760	587	33.35 %	308	17.50 %	563	69	12.26 %	0	0.00 %
GB 2, SC 310.01, cdo. de Collin	2,307	611	26.48 %	180	7.80 %	819	142	17.34 %	43	5.25 %
GB 3, SC 310.01, cdo. de Collin	1,237	487	39.37 %	85	6.87 %	347	43	12.39 %	15	4.32 %
GB 4, SC 310.01, cdo. de Collin	1,716	871	50.76 %	308	17.95 %	641	86	13.42 %	64	9.98 %
GB 1, SC 310.03, cdo. de Collin	3,512	1,388	39.52 %	207	5.89 %	1,115	55	4.93 %	31	2.78 %
GB 2, SC 310.03, cdo. de Collin	2,237	1,182	52.84 %	252	11.27 %	766	158	20.63 %	72	9.40 %
GB 1, SC 310.04, cdo. de Collin	906	228	25.17 %	165	18.21 %	448	87	19.42 %	5	1.12 %
GB 2, SC 310.04, cdo. de Collin	3,471	1,179	33.97 %	320	9.22 %	1,102	58	5.26 %	28	2.54 %
GB 3, SC 310.04, cdo. de Collin	1,600	565	35.31 %	157	9.81 %	626	60	9.58 %	59	9.42 %
GB 1, SC 311, cdo. de Collin	1,274	335	26.30 %	210	16.48 %	525	15	2.86 %	19	3.62 %
GB 2, SC 311, cdo. de Collin	1,111	62	5.58 %	158	14.22 %	451	34	7.54 %	0	0.00 %
GB 3, SC 311, cdo. de Collin	1,619	370	22.85 %	323	19.95 %	648	38	5.86 %	52	8.02 %
GB 4, SC 311, cdo. de Collin	1,661	627	37.75 %	403	24.26 %	739	96	12.99 %	0	0.00 %
GB 5, SC 311, cdo. de Collin	2,315	1,105	47.73 %	189	8.16 %	597	89	14.91 %	0	0.00 %
GB 6, SC 311, cdo. de Collin	1,151	43	3.74 %	119	10.34 %	316	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 312.01, cdo. de Collin	1,414	263	18.60 %	182	12.87 %	492	98	19.92 %	7	1.42 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 312.01, cdo. de Collin	2,246	566	25.20 %	152	6.77 %	706	31	4.39 %	4	0.57 %
GB 3, SC 312.01, cdo. de Collin	1,675	484	28.90 %	298	17.79 %	663	23	3.47 %	11	1.66 %
GB 1, SC 312.02, cdo. de Collin	2,928	1,242	42.42 %	222	7.58 %	948	4	0.42 %	4	0.42 %
GB 2, SC 312.02, cdo. de Collin	1,771	425	24.00 %	182	10.28 %	580	39	6.72 %	0	0.00 %
GB 1, SC 313.08, cdo. de Collin	2,055	1,010	49.15 %	331	16.11 %	621	75	12.08 %	0	0.00 %
GB 2, SC 313.08, cdo. de Collin	4,620	1,847	39.98 %	312	6.75 %	1,550	42	2.71 %	113	7.29 %
GB 1, SC 313.09, cdo. de Collin	6,010	2,938	48.89 %	222	3.69 %	1,696	62	3.66 %	32	1.89 %
GB 2, SC 313.09, cdo. de Collin	2,195	1,196	54.49 %	179	8.15 %	733	59	8.05 %	0	0.00 %
GB 3, SC 313.09, cdo. de Collin	1,638	500	30.53 %	191	11.66 %	788	40	5.08 %	64	8.12 %
GB 1, SC 313.10, cdo. de Collin	2,113	650	30.76 %	278	13.16 %	721	50	6.93 %	0	0.00 %
GB 2, SC 313.10, cdo. de Collin	3,750	1,648	43.95 %	294	7.84 %	1,251	23	1.84 %	0	0.00 %
GB 3, SC 313.10, cdo. de Collin	3,169	2,068	65.26 %	229	7.23 %	905	132	14.59 %	45	4.97 %
GB 4, SC 313.10, cdo. de Collin	1,622	360	22.19 %	118	7.27 %	521	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 313.11, cdo. de Collin	3,731	1,153	30.90 %	379	10.16 %	1,215	29	2.39 %	15	1.23 %
GB 2, SC 313.11, cdo. de Collin	5,347	2,551	47.71 %	274	5.12 %	1,628	156	9.58 %	53	3.26 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 3, SC 313.11, cdo. de Collin	2,405	797	33.14 %	252	10.48 %	879	27	3.07 %	0	0.00 %
GB 1, SC 313.12, cdo. de Collin	900	344	38.22 %	162	18.00 %	362	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 313.12, cdo. de Collin	1,567	350	22.34 %	237	15.12 %	583	0	0.00 %	46	7.89 %
GB 3, SC 313.12, cdo. de Collin	2,152	644	29.93 %	290	13.48 %	733	74	10.10 %	0	0.00 %
GB 4, SC 313.12, cdo. de Collin	1,698	533	31.39 %	276	16.25 %	567	0	0.00 %	10	1.76 %
GB 1, SC 313.13, cdo. de Collin	3,569	2,424	67.92 %	446	12.50 %	817	0	0.00 %	73	8.94 %
GB 2, SC 313.13, cdo. de Collin	2,157	1,102	51.09 %	184	8.53 %	662	28	4.23 %	0	0.00 %
GB 3, SC 313.13, cdo. de Collin	2,825	882	31.22 %	201	7.12 %	676	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 4, SC 313.13, cdo. de Collin	2,587	914	35.33 %	172	6.65 %	684	96	14.04 %	89	13.01 %
GB 5, SC 313.13, cdo. de Collin	2,012	935	46.47 %	155	7.70 %	585	0	0.00 %	35	5.98 %
GB 1, SC 313.14, cdo. de Collin	1,524	470	30.84 %	129	8.46 %	489	14	2.86 %	0	0.00 %
GB 2, SC 313.14, cdo. de Collin	1,341	406	30.28 %	163	12.16 %	427	26	6.09 %	0	0.00 %
GB 1, SC 313.15, cdo. de Collin	2,211	1,333	60.29 %	231	10.45 %	628	18	2.87 %	0	0.00 %
GB 2, SC 313.15, cdo. de Collin	3,111	1,855	59.63 %	198	6.36 %	789	39	4.94 %	72	9.13 %
GB 3, SC 313.15, cdo. de Collin	2,893	1,580	54.61 %	349	12.06 %	843	157	18.62 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 4, SC 313.15, cdo. de Collin	1,919	395	20.58 %	15	0.78 %	468	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 5, SC 313.15, cdo. de Collin	2,071	1,071	51.71 %	60	2.90 %	537	66	12.29 %	39	7.26 %
GB 6, SC 313.15, cdo. de Collin	3,687	1,830	49.63 %	229	6.21 %	894	141	15.77 %	144	16.11 %
GB 7, SC 313.15, cdo. de Collin	2,015	215	10.67 %	170	8.44 %	699	12	1.72 %	0	0.00 %
GB 8, SC 313.15, cdo. de Collin	2,882	2,136	74.12 %	297	10.31 %	636	0	0.00 %	39	6.13 %
GB 1, SC 313.16, cdo. de Collin	3,450	2,848	82.55 %	253	7.33 %	1,001	56	5.59 %	51	5.09 %
GB 2, SC 313.16, cdo. de Collin	3,411	1,355	39.72 %	342	10.03 %	1,034	9	0.87 %	91	8.80 %
GB 1, SC 313.17, cdo. de Collin	3,522	1,662	47.19 %	417	11.84 %	1,067	43	4.03 %	15	1.41 %
GB 2, SC 313.17, cdo. de Collin	3,031	1,976	65.19 %	268	8.84 %	883	16	1.81 %	0	0.00 %
GB 3, SC 313.17, cdo. de Collin	2,367	1,022	43.18 %	119	5.03 %	712	17	2.39 %	36	5.06 %
GB 1, SC 314.05, cdo. de Collin	4,043	1,738	42.99 %	323	7.99 %	1,280	0	0.00 %	13	1.02 %
GB 2, SC 314.05, cdo. de Collin	2,145	547	25.50 %	159	7.41 %	934	45	4.82 %	0	0.00 %
GB 3, SC 314.05, cdo. de Collin	5,819	2,852	49.01 %	274	4.71 %	1,563	0	0.00 %	26	1.66 %
GB 4, SC 314.05, cdo. de Collin	3,702	1,974	53.32 %	372	10.05 %	1,122	0	0.00 %	173	15.42 %
GB 5, SC 314.05, cdo. de Collin	5,373	2,780	51.74 %	212	3.95 %	1,587	29	1.83 %	141	8.88 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 6, SC 314.05, cdo. de Collin	2,290	400	17.47 %	189	8.25 %	645	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 314.06, cdo. de Collin	2,588	1,432	55.33 %	203	7.84 %	784	0	0.00 %	23	2.93 %
GB 2, SC 314.06, cdo. de Collin	1,769	329	18.60 %	237	13.40 %	581	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 3, SC 314.06, cdo. de Collin	3,411	1,120	32.83 %	518	15.19 %	1,413	71	5.02 %	0	0.00 %
GB 4, SC 314.06, cdo. de Collin	1,931	134	6.94 %	184	9.53 %	591	97	16.41 %	0	0.00 %
GB 5, SC 314.06, cdo. de Collin	2,545	1,417	55.68 %	73	2.87 %	787	0	0.00 %	26	3.30 %
GB 6, SC 314.06, cdo. de Collin	1,926	655	34.01 %	0	0.00 %	599	63	10.52 %	0	0.00 %
GB 7, SC 314.06, cdo. de Collin	1,680	577	34.35 %	81	4.82 %	472	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 8, SC 314.06, cdo. de Collin	1,992	1,163	58.38 %	65	3.26 %	649	84	12.94 %	0	0.00 %
GB 1, SC 314.07, cdo. de Collin	1,940	108	5.57 %	1,434	73.92 %	1,055	83	7.87 %	0	0.00 %
GB 2, SC 314.07, cdo. de Collin	4,620	1,301	28.16 %	260	5.63 %	1,283	90	7.01 %	12	0.94 %
GB 3, SC 314.07, cdo. de Collin	1,139	52	4.57 %	242	21.25 %	399	44	11.03 %	0	0.00 %
GB 1, SC 314.08, cdo. de Collin	1,384	410	29.62 %	180	13.01 %	377	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 314.08, cdo. de Collin	2,080	937	45.05 %	123	5.91 %	663	11	1.66 %	22	3.32 %
GB 1, SC 314.09, cdo. de Collin	1,998	779	38.99 %	120	6.01 %	589	0	0.00 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 314.09, cdo. de Collin	4,110	2,157	52.48 %	321	7.81 %	1,240	109	8.79 %	12	0.97 %
GB 3, SC 314.09, cdo. de Collin	2,782	1,640	58.95 %	268	9.63 %	944	46	4.87 %	19	2.01 %
GB 4, SC 314.09, cdo. de Collin	2,583	737	28.53 %	242	9.37 %	803	0	0.00 %	31	3.86 %
GB 1, SC 314.10, cdo. de Collin	2,202	692	31.43 %	167	7.58 %	635	116	18.27 %	73	11.50 %
GB 2, SC 314.10, cdo. de Collin	2,081	663	31.86 %	225	10.81 %	736	64	8.70 %	16	2.17 %
GB 3, SC 314.10, cdo. de Collin	1,865	814	43.65 %	78	4.18 %	647	27	4.17 %	15	2.32 %
GB 4, SC 314.10, cdo. de Collin	1,611	840	52.14 %	83	5.15 %	508	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 5, SC 314.10, cdo. de Collin	1,033	445	43.08 %	138	13.36 %	467	56	11.99 %	21	4.50 %
GB 1, SC 314.11, cdo. de Collin	2,940	1,185	40.31 %	404	13.74 %	900	9	1.00 %	6	0.67 %
GB 2, SC 314.11, cdo. de Collin	2,720	1,667	61.29 %	154	5.66 %	748	35	4.68 %	31	4.14 %
GB 1, SC 315.04, cdo. de Collin	1,054	92	8.73 %	114	10.82 %	422	14	3.32 %	0	0.00 %
GB 2, SC 315.04, cdo. de Collin	1,788	368	20.58 %	209	11.69 %	511	18	3.52 %	0	0.00 %
GB 3, SC 315.04, cdo. de Collin	1,189	196	16.48 %	165	13.88 %	363	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 4, SC 315.04, cdo. de Collin	3,331	1,122	33.68 %	34	1.02 %	1,047	0	0.00 %	19	1.81 %
GB 1, SC 315.05, cdo. de Collin	2,908	1,202	41.33 %	249	8.56 %	948	47	4.96 %	16	1.69 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 315.05, cdo. de Collin	2,850	774	27.16 %	195	6.84 %	878	0	0.00 %	55	6.26 %
GB 3, SC 315.05, cdo. de Collin	942	220	23.35 %	30	3.18 %	608	44	7.24 %	0	0.00 %
GB 4, SC 315.05, cdo. de Collin	2,047	960	46.90 %	263	12.85 %	607	28	4.61 %	46	7.58 %
GB 1, SC 315.06, cdo. de Collin	1,557	490	31.47 %	255	16.38 %	564	15	2.66 %	0	0.00 %
GB 2, SC 315.06, cdo. de Collin	4,705	2,242	47.65 %	345	7.33 %	1,526	156	10.22 %	25	1.64 %
GB 3, SC 315.06, cdo. de Collin	1,257	437	34.77 %	216	17.18 %	540	94	17.41 %	14	2.59 %
GB 4, SC 315.06, cdo. de Collin	1,962	1,172	59.73 %	223	11.37 %	597	67	11.22 %	175	29.31 %
GB 1, SC 315.07, cdo. de Collin	3,456	1,580	45.72 %	557	16.12 %	1,588	85	5.35 %	42	2.64 %
GB 2, SC 315.07, cdo. de Collin	2,086	447	21.43 %	128	6.14 %	653	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 315.08, cdo. de Collin	2,401	979	40.77 %	199	8.29 %	864	69	7.99 %	56	6.48 %
GB 2, SC 315.08, cdo. de Collin	1,541	383	24.85 %	211	13.69 %	556	27	4.86 %	0	0.00 %
GB 3, SC 315.08, cdo. de Collin	2,913	1,588	54.51 %	163	5.60 %	976	31	3.18 %	33	3.38 %
GB 1, SC 316.11, cdo. de Collin	1,018	703	69.06 %	33	3.24 %	344	0	0.00 %	56	16.28 %
GB 2, SC 316.11, cdo. de Collin	1,312	663	50.53 %	144	10.98 %	455	22	4.84 %	30	6.59 %
GB 3, SC 316.11, cdo. de Collin	1,796	938	52.23 %	207	11.53 %	584	93	15.92 %	72	12.33 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 1, SC 316.12, cdo. de Collin	1,672	591	35.35 %	184	11.00 %	630	0	0.00 %	18	2.86 %
GB 2, SC 316.12, cdo. de Collin	1,690	709	41.95 %	482	28.52 %	662	12	1.81 %	50	7.55 %
GB 3, SC 316.12, cdo. de Collin	1,836	425	23.15 %	238	12.96 %	643	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 4, SC 316.12, cdo. de Collin	1,222	251	20.54 %	127	10.39 %	372	11	2.96 %	12	3.23 %
GB 1, SC 316.13, cdo. de Collin	1,458	197	13.51 %	361	24.76 %	571	0	0.00 %	16	2.80 %
GB 2, SC 316.13, cdo. de Collin	1,219	318	26.09 %	113	9.27 %	387	41	10.59 %	0	0.00 %
GB 3, SC 316.13, cdo. de Collin	1,206	245	20.32 %	337	27.94 %	545	55	10.09 %	21	3.85 %
GB 4, SC 316.13, cdo. de Collin	695	185	26.62 %	132	18.99 %	310	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 5, SC 316.13, cdo. de Collin	818	171	20.90 %	199	24.33 %	368	10	2.72 %	0	0.00 %
GB 1, SC 316.21, cdo. de Collin	1,133	653	57.63 %	121	10.68 %	462	81	17.53 %	0	0.00 %
GB 2, SC 316.21, cdo. de Collin	993	462	46.53 %	130	13.09 %	299	39	13.04 %	24	8.03 %
GB 3, SC 316.21, cdo. de Collin	1,343	702	52.27 %	135	10.05 %	717	0	0.00 %	71	9.90 %
GB 4, SC 316.21, cdo. de Collin	1,642	319	19.43 %	254	15.47 %	666	99	14.86 %	16	2.40 %
GB 5, SC 316.21, cdo. de Collin	837	66	7.89 %	345	41.22 %	316	69	21.84 %	18	5.70 %
GB 1, SC 316.22, cdo. de Collin	2,278	1,030	45.22 %	395	17.34 %	908	147	16.19 %	33	3.63 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 316.22, cdo. de Collin	2,441	974	39.90 %	423	17.33 %	881	0	0.00 %	16	1.82 %
GB 3, SC 316.22, cdo. de Collin	1,192	336	28.19 %	302	25.34 %	462	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 316.23, cdo. de Collin	502	511	101.79 %	0	0.00 %	157	55	35.03 %	46	29.30 %
GB 2, SC 316.23, cdo. de Collin	1,137	341	29.99 %	256	22.52 %	520	44	8.46 %	6	1.15 %
GB 3, SC 316.23, cdo. de Collin	1,048	547	52.19 %	123	11.74 %	464	89	19.18 %	59	12.72 %
GB 1, SC 316.24, cdo. de Collin	702	365	51.99 %	294	41.88 %	379	117	30.87 %	94	24.80 %
GB 2, SC 316.24, cdo. de Collin	1,025	328	32.00 %	192	18.73 %	435	32	7.36 %	21	4.83 %
GB 3, SC 316.24, cdo. de Collin	2,243	2,026	90.33 %	60	2.67 %	718	110	15.32 %	148	20.61 %
GB 1, SC 316.25, cdo. de Collin	941	166	17.64 %	247	26.25 %	374	15	4.01 %	7	1.87 %
GB 2, SC 316.25, cdo. de Collin	1,228	406	33.06 %	154	12.54 %	408	9	2.21 %	18	4.41 %
GB 3, SC 316.25, cdo. de Collin	942	292	31.00 %	240	25.48 %	420	10	2.38 %	8	1.90 %
GB 4, SC 316.25, cdo. de Collin	1,505	449	29.83 %	353	23.46 %	601	50	8.32 %	70	11.65 %
GB 1, SC 316.26, cdo. de Collin	829	153	18.46 %	199	24.00 %	309	5	1.62 %	5	1.62 %
GB 2, SC 316.26, cdo. de Collin	1,623	382	23.54 %	261	16.08 %	634	38	5.99 %	39	6.15 %
GB 1, SC 316.27, cdo. de Collin	881	327	37.12 %	154	17.48 %	315	35	11.11 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 316.27, cdo. de Collin	2,188	1,007	46.02 %	461	21.07 %	839	137	16.33 %	48	5.72 %
GB 3, SC 316.27, cdo. de Collin	1,440	391	27.15 %	268	18.61 %	494	20	4.05%	13	2.63 %
GB 4, SC 316.27, cdo. de Collin	541	58	10.72 %	115	21.26 %	224	9	4.02 %	0	0.00 %
GB 1, SC 316.28, cdo. de Collin	1,169	284	24.29 %	67	5.73 %	387	10	2.58 %	0	0.00 %
GB 2, SC 316.28, cdo. de Collin	1,040	414	39.81 %	144	13.85 %	414	30	7.25 %	0	0.00 %
GB 3, SC 316.28, cdo. de Collin	653	173	26.49 %	266	40.74 %	299	50	16.72 %	0	0.00 %
GB 4, SC 316.28, cdo. de Collin	842	223	26.48 %	99	11.76 %	297	16	5.39 %	11	3.70 %
GB 1, SC 316.29, cdo. de Collin	1,273	797	62.61 %	107	8.41 %	373	65	17.43 %	22	5.90 %
GB 2, SC 316.29, cdo. de Collin	1,357	266	19.60 %	278	20.49 %	475	29	6.11 %	0	0.00 %
GB 3, SC 316.29, cdo. de Collin	640	477	74.53 %	50	7.81 %	241	34	14.11 %	91	37.76 %
GB 4, SC 316.29, cdo. de Collin	703	152	21.62 %	67	9.53 %	226	0	0.00 %	11	4.87 %
GB 1, SC 316.30, cdo. de Collin	2,404	1,000	41.60 %	331	13.77 %	875	13	1.49 %	8	0.91 %
GB 2, SC 316.30, cdo. de Collin	1,304	307	23.54 %	114	8.74 %	453	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 3, SC 316.30, cdo. de Collin	690	313	45.36 %	77	11.16 %	277	4	1.44 %	0	0.00 %
GB 1, SC 316.31, cdo. de Collin	1,241	328	26.43 %	101	8.14 %	432	21	4.86 %	16	3.70 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 316.31, cdo. de Collin	2,472	1,478	59.79 %	128	5.18 %	955	149	15.60 %	65	6.81 %
GB 3, SC 316.31, cdo. de Collin	1,234	574	46.52 %	178	14.42 %	408	18	4.41 %	30	7.35 %
GB 1, SC 316.32, cdo. de Collin	3,371	1,169	34.68 %	859	25.48 %	1,583	194	12.26 %	69	4.36 %
GB 2, SC 316.32, cdo. de Collin	2,537	1,419	55.93 %	256	10.09 %	961	42	4.37 %	122	12.70 %
GB 1, SC 316.33, cdo. de Collin	1,748	793	45.37 %	266	15.22 %	592	0	0.00 %	28	4.73 %
GB 2, SC 316.33, cdo. de Collin	2,390	1,113	46.57 %	246	10.29 %	847	36	4.25 %	39	4.60 %
GB 1, SC 316.34, cdo. de Collin	1,515	603	39.80 %	170	11.22 %	616	24	3.90 %	121	19.64 %
GB 2, SC 316.34, cdo. de Collin	608	505	83.06 %	52	8.55 %	200	10	5.00 %	0	0.00 %
GB 3, SC 316.34, cdo. de Collin	1,287	757	58.82 %	202	15.70 %	450	0	0.00 %	33	7.33 %
GB 1, SC 316.35, cdo. de Collin	1,155	733	63.46 %	109	9.44 %	659	43	6.53 %	96	14.57 %
GB 2, SC 316.35, cdo. de Collin	2,054	1,074	52.29 %	71	3.46 %	627	0	0.00 %	18	2.87 %
GB 3, SC 316.35, cdo. de Collin	1,286	831	64.62 %	129	10.03 %	359	11	3.06 %	28	7.80 %
GB 1, SC 316.36, cdo. de Collin	2,267	743	32.77 %	602	26.55 %	932	26	2.79 %	80	8.58 %
GB 2, SC 316.36, cdo. de Collin	1,351	491	36.34 %	124	9.18 %	391	30	7.67 %	0	0.00 %
GB 3, SC 316.36, cdo. de Collin	1,664	892	53.61 %	271	16.29 %	618	0	0.00 %	29	4.69 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 4, SC 316.36, cdo. de Collin	1,651	438	26.53 %	203	12.30 %	676	0	0.00 %	44	6.51 %
GB 1, SC 316.37, cdo. de Collin	710	261	36.76 %	103	14.51 %	280	50	17.86 %	0	0.00 %
GB 2, SC 316.37, cdo. de Collin	1,229	340	27.66 %	191	15.54 %	408	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 3, SC 316.37, cdo. de Collin	2,511	1,221	48.63 %	276	10.99 %	783	0	0.00 %	18	2.30 %
GB 4, SC 316.37, cdo. de Collin	2,556	532	20.81 %	250	9.78 %	796	45	5.65 %	40	5.03 %
GB 1, SC 316.38, cdo. de Collin	1,793	722	40.27 %	135	7.53 %	567	0	0.00 %	19	3.35 %
GB 2, SC 316.38, cdo. de Collin	2,025	1,273	62.86 %	148	7.31 %	623	0	0.00 %	41	6.58 %
GB 3, SC 316.38, cdo. de Collin	3,369	2,333	69.25 %	319	9.47 %	1,004	103	10.26 %	94	9.36 %
GB 1, SC 316.39, cdo. de Collin	2,632	1,509	57.33 %	187	7.10 %	1,184	69	5.83 %	42	3.55 %
GB 2, SC 316.39, cdo. de Collin	2,473	1,169	47.27 %	217	8.77 %	710	40	5.63 %	14	1.97 %
GB 3, SC 316.39, cdo. de Collin	1,489	847	56.88 %	39	2.62 %	605	19	3.14 %	16	2.64 %
GB 1, SC 316.40, cdo. de Collin	2,723	1,596	58.61 %	409	15.02 %	1,369	154	11.25 %	0	0.00 %
GB 2, SC 316.40, cdo. de Collin	1,790	819	45.75 %	177	9.89 %	601	48	7.99 %	16	2.66 %
GB 3, SC 316.40, cdo. de Collin	3,954	1,943	49.14 %	206	5.21 %	1,381	35	2.53 %	40	2.90 %
GB 1, SC 316.41, cdo. de Collin	2,838	1,737	61.21 %	261	9.20 %	848	12	1.42 %	68	8.02 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 316.41, cdo. de Collin	3,697	2,462	66.59 %	191	5.17 %	1,157	26	2.25 %	105	9.08 %
GB 1, SC 316.42, cdo. de Collin	1,134	384	33.86 %	177	15.61 %	478	6	1.26 %	32	6.69 %
GB 2, SC 316.42, cdo. de Collin	1,917	765	39.91 %	286	14.92 %	715	22	3.08 %	25	3.50 %
GB 3, SC 316.42, cdo. de Collin	1,432	658	45.95 %	65	4.54 %	443	9	2.03 %	0	0.00 %
GB 1, SC 316.43, cdo. de Collin	968	105	10.85 %	176	18.18 %	341	11	3.23 %	11	3.23 %
GB 2, SC 316.43, cdo. de Collin	1,635	583	35.66 %	183	11.19 %	577	0	0.00 %	15	2.60 %
GB 3, SC 316.43, cdo. de Collin	2,399	1,133	47.23 %	151	6.29 %	941	123	13.07 %	62	6.59 %
GB 1, SC 316.45, cdo. de Collin	1,015	216	21.28 %	108	10.64 %	376	15	3.99 %	35	9.31 %
GB 2, SC 316.45, cdo. de Collin	988	167	16.90 %	105	10.63 %	304	4	1.32 %	0	0.00 %
GB 1, SC 316.46, cdo. de Collin	1,784	461	25.84 %	215	12.05 %	636	17	2.67 %	6	0.94 %
GB 2, SC 316.46, cdo. de Collin	1,986	576	29.00 %	133	6.70 %	670	17	2.54 %	0	0.00 %
GB 3, SC 316.46, cdo. de Collin	1,973	1,005	50.94 %	175	8.87 %	836	49	5.86 %	69	8.25 %
GB 1, SC 316.47, cdo. de Collin	1,203	433	35.99 %	152	12.64 %	505	0	0.00 %	47	9.31 %
GB 2, SC 316.47, cdo. de Collin	1,916	528	27.56 %	223	11.64 %	841	0	0.00 %	26	3.09 %
GB 1, SC 316.48, cdo. de Collin	1,954	898	45.96 %	200	10.24 %	671	66	9.84 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 316.48, cdo. de Collin	2,116	410	19.38 %	211	9.97 %	719	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 3, SC 316.48, cdo. de Collin	861	140	16.26 %	187	21.72 %	303	30	9.90 %	17	5.61 %
GB 4, SC 316.48, cdo. de Collin	1,269	453	35.70 %	213	16.78 %	447	0	0.00 %	15	3.36 %
GB 5, SC 316.48, cdo. de Collin	970	657	67.73 %	51	5.26 %	586	62	10.58 %	116	19.80 %
GB 1, SC 316.49, cdo. de Collin	1,082	125	11.55 %	471	43.53 %	584	60	10.27 %	35	5.99 %
GB 2, SC 316.49, cdo. de Collin	1,535	503	32.77 %	149	9.71 %	650	41	6.31 %	47	7.23 %
GB 3, SC 316.49, cdo. de Collin	882	184	20.86 %	255	28.91 %	381	26	6.82 %	0	0.00 %
GB 4, SC 316.49, cdo. de Collin	986	326	33.06 %	171	17.34 %	345	22	6.38 %	5	1.45 %
GB 1, SC 316.52, cdo. de Collin	1,910	1,050	54.97 %	177	9.27 %	747	15	2.01 %	54	7.23 %
GB 2, SC 316.52, cdo. de Collin	2,301	1,174	51.02 %	113	4.91 %	1,047	17	1.62 %	31	2.96 %
GB 3, SC 316.52, cdo. de Collin	2,692	1,848	68.65 %	172	6.39 %	1,033	16	1.55 %	240	23.23 %
GB 4, SC 316.52, cdo. de Collin	1,228	476	38.76 %	419	34.12 %	753	99	13.15 %	17	2.26 %
GB 1, SC 316.53, cdo. de Collin	1,408	561	39.84 %	317	22.51 %	451	13	2.88 %	9	2.00 %
GB 2, SC 316.53, cdo. de Collin	1,302	409	31.41 %	236	18.13 %	521	36	6.91 %	33	6.33 %
GB 3, SC 316.53, cdo. de Collin	2,113	1,673	79.18 %	133	6.29 %	739	81	10.96 %	124	16.78 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 4, SC 316.53, cdo. de Collin	1,402	324	23.11 %	237	16.90 %	520	15	2.88 %	15	2.88 %
GB 5, SC 316.53, cdo. de Collin	1,645	635	38.60 %	122	7.42 %	669	126	18.83 %	16	2.39 %
GB 1, SC 316.54, cdo. de Collin	1,633	688	42.13 %	134	8.21 %	543	11	2.03 %	0	0.00 %
GB 2, SC 316.54, cdo. de Collin	693	294	42.42 %	144	20.78 %	279	24	8.60 %	6	2.15 %
GB 3, SC 316.54, cdo. de Collin	1,621	575	35.47 %	184	11.35 %	488	15	3.07 %	14	2.87 %
GB 1, SC 316.55, cdo. de Collin	1,183	501	42.35 %	154	13.02 %	382	0	0.00 %	13	3.40 %
GB 2, SC 316.55, cdo. de Collin	1,832	992	54.15 %	60	3.28 %	1,129	91	8.06 %	138	12.22 %
GB 3, SC 316.55, cdo. de Collin	942	193	20.49 %	139	14.76 %	329	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 4, SC 316.55, cdo. de Collin	820	268	32.68 %	177	21.59 %	328	0	0.00 %	45	13.72 %
GB 1, SC 316.56, cdo. de Collin	1,514	838	55.35 %	57	3.76 %	783	35	4.47 %	71	9.07 %
GB 2, SC 316.56, cdo. de Collin	1,080	286	26.48 %	101	9.35 %	338	22	6.51 %	17	5.03 %
GB 1, SC 316.57, cdo. de Collin	1,900	806	42.42 %	45	2.37 %	1,269	131	10.32 %	95	7.49 %
GB 2, SC 316.57, cdo. de Collin	756	307	40.61 %	0	0.00 %	405	44	10.86 %	0	0.00 %
GB 1, SC 316.58, cdo. de Collin	1,713	688	40.16 %	18	1.05 %	960	105	10.94 %	0	0.00 %
GB 2, SC 316.58, cdo. de Collin	1,559	751	48.17 %	68	4.36 %	864	15	1.74 %	0	0.00 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 3, SC 316.58, cdo. de Collin	1,399	730	52.18 %	48	3.43 %	942	85	9.02 %	67	7.11 %
GB 1, SC 316.59, cdo. de Collin	564	427	75.71 %	46	8.16 %	224	19	8.48 %	67	29.91 %
GB 2, SC 316.59, cdo. de Collin	432	118	27.31 %	130	30.09 %	177	30	16.95 %	40	22.60 %
GB 3, SC 316.59, cdo. de Collin	599	432	72.12 %	13	2.17 %	284	0	0.00 %	50	17.61 %
GB 1, SC 316.60, cdo. de Collin	1,138	658	57.82 %	88	7.73 %	321	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 316.60, cdo. de Collin	4,030	3,213	79.73 %	144	3.57 %	1,879	100	5.32 %	443	23.58 %
GB 1, SC 316.61, cdo. de Collin	2,276	1,547	67.97 %	118	5.18 %	832	52	6.25 %	118	14.18 %
GB 2, SC 316.61, cdo. de Collin	938	521	55.54 %	44	4.69 %	250	5	2.00 %	14	5.60 %
GB 1, SC 316.62, cdo. de Collin	1,756	1,013	57.69 %	214	12.19 %	556	11	1.98 %	16	2.88 %
GB 2, SC 316.62, cdo. de Collin	1,250	428	34.24 %	73	5.84 %	442	8	1.81 %	18	4.07 %
GB 3, SC 316.62, cdo. de Collin	1,770	904	51.07 %	136	7.68 %	542	0	0.00 %	42	7.75 %
GB 1, SC 316.63, cdo. de Collin	2,533	1,717	67.79 %	201	7.94 %	905	55	6.08 %	139	15.36 %
GB 2, SC 316.63, cdo. de Collin	1,208	406	33.61 %	38	3.15 %	402	43	10.70 %	77	19.15 %
GB 1, SC 316.64, cdo. de Collin	1,778	1,051	59.11 %	94	5.29 %	581	54	9.29 %	21	3.61 %
GB 2, SC 316.64, cdo. de Collin	2,056	498	24.22 %	300	14.59 %	721	38	5.27 %	18	2.50 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 1, SC 317.04, cdo. de Collin	506	98	19.37 %	147	29.05 %	310	22	7.10 %	0	0.00 %
GB 2, SC 317.04, cdo. de Collin	772	122	15.80 %	147	19.04 %	311	0	0.00 %	9	2.89 %
GB 3, SC 317.04, cdo. de Collin	723	541	74.83 %	20	2.77 %	325	18	5.54 %	18	5.54 %
GB 4, SC 317.04, cdo. de Collin	1,625	944	58.09 %	114	7.02 %	903	45	4.98 %	34	3.77 %
GB 1, SC 317.06, cdo. de Collin	914	131	14.33 %	208	22.76 %	372	11	2.96 %	9	2.42 %
GB 2, SC 317.06, cdo. de Collin	1,331	336	25.24 %	252	18.93 %	492	4	0.81 %	27	5.49 %
GB 1, SC 317.08, cdo. de Collin	806	133	16.50 %	272	33.75 %	333	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 317.08, cdo. de Collin	2,014	1,021	50.70 %	323	16.04 %	1,093	81	7.41 %	64	5.86 %
GB 3, SC 317.08, cdo. de Collin	1,314	971	73.90 %	56	4.26 %	605	123	20.33 %	44	7.27 %
GB 1, SC 317.09, cdo. de Collin	1,990	1,752	88.04 %	84	4.22 %	914	159	17.40 %	108	11.82 %
GB 2, SC 317.09, cdo. de Collin	1,197	364	30.41 %	283	23.64 %	584	16	2.74 %	22	3.77 %
GB 3, SC 317.09, cdo. de Collin	1,125	506	44.98 %	168	14.93 %	437	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 1, SC 317.11, cdo. de Collin	1,367	376	27.51 %	210	15.36 %	708	34	4.80 %	0	0.00 %
GB 2, SC 317.11, cdo. de Collin	1,710	808	47.25 %	168	9.82 %	804	24	2.99 %	9	1.12 %
GB 1, SC 317.12, cdo. de Collin	733	631	86.08 %	19	2.59 %	407	10	2.46 %	28	6.88 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 317.12, cdo. de Collin	1,205	640	53.11 %	106	8.80 %	644	41	6.37 %	30	4.66 %
GB 3, SC 317.12, cdo. de Collin	948	299	31.54 %	146	15.40 %	474	64	13.50 %	0	0.00 %
GB 4, SC 317.12, cdo. de Collin	2,671	2,317	86.75 %	56	2.10 %	1,227	67	5.46 %	0	0.00 %
GB 1, SC 317.13, cdo. de Collin	1,458	1,826	125.24 %	44	3.02 %	732	123	16.80 %	146	19.95 %
GB 2, SC 317.13, cdo. de Collin	704	324	46.02 %	16	2.27 %	480	59	12.29 %	0	0.00 %
GB 3, SC 317.13, cdo. de Collin	701	135	19.26 %	18	2.57 %	239	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 4, SC 317.13, cdo. de Collin	1,284	991	77.18 %	0	0.00 %	776	93	11.98 %	58	7.47 %
GB 1, SC 317.14, cdo. de Collin	906	1,004	110.82 %	55	6.07 %	534	83	15.54 %	0	0.00 %
GB 2, SC 317.14, cdo. de Collin	1,356	866	63.86 %	139	10.25 %	620	42	6.77 %	31	5.00 %
GB 3, SC 317.14, cdo. de Collin	2,583	2,484	96.17 %	27	1.05 %	1,380	108	7.83 %	212	15.36 %
GB 4, SC 317.14, cdo. de Collin	1,545	1,193	77.22 %	48	3.11 %	783	182	23.24 %	40	5.11 %
GB 1, SC 317.15, cdo. de Collin	1,465	674	46.01 %	237	16.18 %	736	65	8.83 %	108	14.67 %
GB 2, SC 317.15, cdo. de Collin	1,246	305	24.48 %	155	12.44 %	542	20	3.69 %	35	6.46 %
GB 1, SC 317.16, cdo. de Collin	1,660	630	37.95 %	196	11.81 %	1,053	79	7.50 %	122	11.59 %
GB 2, SC 317.16, cdo. de Collin	536	140	26.12 %	133	24.81 %	220	0	0.00 %	10	4.55 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 1, SC 317.17, cdo. de Collin	1,597	1,322	82.78 %	57	3.57 %	840	101	12.02 %	99	11.79 %
GB 2, SC 317.17, cdo. de Collin	567	292	51.50 %	70	12.35 %	239	0	0.00 %	19	7.95 %
GB 1, SC 317.18, cdo. de Collin	793	185	23.33 %	163	20.55 %	305	21	6.89 %	30	9.84 %
GB 2, SC 317.18, cdo. de Collin	1,712	614	35.86 %	193	11.27 %	701	38	5.42 %	39	5.56 %
GB 1, SC 317.19, cdo. de Collin	864	563	65.16 %	66	7.64 %	408	85	20.83 %	55	13.48 %
GB 2, SC 317.19, cdo. de Collin	922	174	18.87 %	210	22.78 %	446	11	2.47 %	0	0.00 %
GB 1, SC 317.20, cdo. de Collin	1,376	1,725	125.36 %	53	3.85 %	647	229	35.39 %	145	22.41 %
GB 2, SC 317.20, cdo. de Collin	690	915	132.61 %	0	0.00 %	295	67	22.71 %	109	36.95 %
GB 3, SC 317.20, cdo. de Collin	3,360	3,862	114.94 %	93	2.77 %	1,382	627	45.37 %	454	32.85 %
GB 1, SC 318.02, cdo. de Collin	1,798	565	31.42 %	470	26.14 %	641	17	2.65 %	16	2.50 %
GB 2, SC 318.02, cdo. de Collin	1,960	1,016	51.84 %	252	12.86 %	1,079	304	28.17 %	87	8.06 %
GB 3, SC 318.02, cdo. de Collin	680	323	47.50 %	99	14.56 %	206	25	12.14 %	0	0.00 %
GB 4, SC 318.02, cdo. de Collin	1,694	702	41.44 %	255	15.05 %	517	34	6.58 %	51	9.86 %
GB 5, SC 318.02, cdo. de Collin	1,143	575	50.31 %	0	0.00 %	366	42	11.48 %	0	0.00 %
GB 1, SC 318.04, cdo. de Collin	1,597	742	46.46 %	196	12.27 %	696	110	15.80 %	98	14.08 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 318.04, cdo. de Collin	925	94	10.16 %	242	26.16 %	322	0	0.00 %	10	3.11 %
GB 3, SC 318.04, cdo. de Collin	1,096	260	23.72 %	662	60.40 %	820	58	7.07 %	18	2.20 %
GB 4, SC 318.04, cdo. de Collin	1,283	802	62.51 %	0	0.00 %	293	249	84.98 %	0	0.00 %
GB 1, SC 318.05, cdo. de Collin	2,274	454	19.96 %	561	24.67 %	888	17	1.91 %	0	0.00 %
GB 2, SC 318.05, cdo. de Collin	1,332	213	15.99 %	328	24.62 %	545	19	3.49 %	0	0.00 %
GB 3, SC 318.05, cdo. de Collin	1,890	554	29.31 %	345	18.25 %	737	21	2.85 %	72	9.77 %
GB 1, SC 318.06, cdo. de Collin	1,404	1,309	93.23 %	27	1.92 %	578	108	18.69 %	188	32.53 %
GB 2, SC 318.06, cdo. de Collin	623	395	63.40 %	47	7.54 %	367	59	16.08 %	7	1.91 %
GB 1, SC 318.07, cdo. de Collin	1,318	270	20.49 %	620	47.04 %	740	76	10.27 %	44	5.95 %
GB 2, SC 318.07, cdo. de Collin	1,119	209	18.68 %	259	23.15 %	484	100	20.66 %	0	0.00 %
GB 3, SC 318.07, cdo. de Collin	1,208	117	9.69 %	256	21.19 %	435	13	2.99 %	0	0.00 %
GB 4, SC 318.07, cdo. de Collin	952	64	6.72 %	320	33.61 %	432	11	2.55 %	16	3.70 %
GB 1, SC 319, cdo. de Collin	1,221	911	74.61 %	52	4.26 %	476	58	12.18 %	38	7.98 %
GB 2, SC 319, cdo. de Collin	2,507	2,019	80.53 %	264	10.53 %	931	98	10.53 %	86	9.24 %
GB 3, SC 319, cdo. de Collin	1,577	1,384	87.76 %	46	2.92 %	503	35	6.96 %	174	34.59 %
GB 1, SC 320.03, cdo. de Collin	1,821	1,549	85.06 %	227	12.47 %	522	127	24.33 %	11	2.11 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 2, SC 320.03, cdo. de Collin	1,675	1,299	77.55 %	158	9.43 %	599	170	28.38 %	107	17.86 %
GB 3, SC 320.03, cdo. de Collin	995	431	43.32 %	224	22.51 %	687	187	27.22 %	200	29.11 %
GB 4, SC 320.03, cdo. de Collin	1,007	1,186	117.78 %	60	5.96 %	287	99	34.49 %	115	40.07 %
GB 1, SC 320.04, cdo. de Collin	1,717	834	48.57 %	105	6.12 %	608	0	0.00 %	0	0.00 %
GB 2, SC 320.04, cdo. de Collin	909	495	54.46 %	252	27.72 %	425	11	2.59 %	0	0.00 %
GB 3, SC 320.04, cdo. de Collin	856	635	74.18 %	175	20.44 %	291	24	8.25 %	11	3.78 %
GB 4, SC 320.04, cdo. de Collin	2,144	1,919	89.51 %	50	2.33 %	387	55	14.21 %	38	9.82 %
GB 5, SC 320.04, cdo. de Collin	1,367	1,083	79.22 %	132	9.66 %	335	35	10.45 %	16	4.78 %
GB 6, SC 320.04, cdo. de Collin	1,277	1,161	90.92 %	67	5.25 %	369	126	34.15 %	69	18.70 %
GB 1, SC 320.08, cdo. de Collin	1,675	698	41.67 %	334	19.94 %	633	6	0.95 %	19	3.00 %
GB 2, SC 320.08, cdo. de Collin	1,613	830	51.46 %	224	13.89 %	565	79	13.98 %	22	3.89 %
GB 3, SC 320.08, cdo. de Collin	953	423	44.39 %	119	12.49 %	346	17	4.91 %	0	0.00 %
GB 1, SC 320.09, cdo. de Collin	3,187	1,405	44.09 %	196	6.15 %	1,076	18	1.67 %	65	6.04 %
GB 2, SC 320.09, cdo. de Collin	1,264	319	25.24 %	405	32.04 %	629	25	3.97 %	0	0.00 %
GB 3, SC 320.09, cdo. de Collin	2,252	1,297	57.59 %	381	16.92 %	894	52	5.82 %	77	8.61 %

Ubicación	Total de habitantes	Total de minorías	Porcentaje de minorías	Población de más de 65 años	Porcentaje de población de más de 65 años	Total de grupos familiares (GF)	GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	Porcentaje de GF con ingresos por debajo del nivel de pobreza	GF con dominio limitado del inglés	Porcentaje de GF con dominio limitado del inglés
GB 1, SC 320.10, cdo. de Collin	974	465	47.74 %	120	12.32 %	337	56	16.62 %	33	9.79 %
GB 2, SC 320.10, cdo. de Collin	3,262	2,564	78.60 %	110	3.37 %	1,054	173	16.41 %	195	18.50 %
GB 3, SC 320.10, cdo. de Collin	1,415	766	54.13 %	73	5.16 %	498	8	1.61 %	41	8.23 %
GB 1, SC 320.11, cdo. de Collin	2,809	1,606	57.17 %	167	5.95 %	928	37	3.99 %	58	6.25 %
GB 2, SC 320.11, cdo. de Collin	1,526	470	30.80 %	174	11.40 %	477	31	6.50 %	0	0.00 %
GB 3, SC 320.11, cdo. de Collin	1,743	771	44.23 %	35	2.01 %	657	22	3.35 %	61	9.28 %
GB 4, SC 320.11, cdo. de Collin	1,978	1,316	66.53 %	326	16.48 %	984	42	4.27 %	102	10.37 %
GB 1, SC 320.12, cdo. de Collin	2,144	1,616	75.37 %	106	4.94 %	667	79	11.84 %	67	10.04 %
GB 2, SC 320.12, cdo. de Collin	2,116	1,446	68.34 %	192	9.07 %	576	112	19.44 %	61	10.59 %
GB 1, SC 320.13, cdo. de Collin	1,634	931	56.98 %	124	7.59 %	763	103	13.50 %	18	2.36 %
GB 2, SC 320.13, cdo. de Collin	941	1,145	121.68 %	19	2.02 %	197	33	16.75 %	62	31.47 %
GB 3, SC 320.13, cdo. de Collin	3,275	2,698	82.38 %	360	10.99 %	1,166	207	17.75 %	223	19.13 %

Datos demográficos de la DCTA: Población con alguna discapacidad

Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2017

Nota: A diferencia de la tabla anterior, los datos sobre el estado de discapacidad no están disponibles en el nivel del grupo de bloques del censo; por lo tanto, esta tabla contiene datos en el nivel de la sección censal.

La celda resaltada indica que la ubicación está por encima del promedio del condado en cuanto a la categoría de los datos

SC = sección censal | Cdo. = condado

Ubicación	Total de habitantes	Población con alguna discapacidad	Porcentaje de la población con alguna discapacidad
Cdo. de Denton	776,789	60,989	7.9 %
SC 201.03, cdo. de Denton	11,615	1,443	12.4 %
SC 201.04, cdo. de Denton	4,193	372	8.9 %
SC 201.05, cdo. de Denton	8,724	666	7.6 %
SC 201.06, cdo. de Denton	7,981	433	5.4 %
SC 201.07, cdo. de Denton	7,153	620	8.7 %
SC 201.08, cdo. de Denton	20,427	921	4.5 %
SC 201.09, cdo. de Denton	5,212	210	4.0 %
SC 201.10, cdo. de Denton	5,779	217	3.8 %
SC 201.11, cdo. de Denton	4,043	126	3.1 %
SC 201.12, cdo. de Denton	3,510	228	6.5 %
SC 201.13, cdo. de Denton	12,697	600	4.7 %
SC 201.14, cdo. de Denton	11,768	946	8.0 %
SC 201.15, cdo. de Denton	5,534	546	9.9 %
SC 202.02, cdo. de Denton	9,866	1,165	11.8 %
SC 202.03, cdo. de Denton	5,834	344	5.9 %
SC 202.04, cdo. de Denton	4,081	580	14.2 %
SC 202.05, cdo. de Denton	1,897	258	13.6 %
SC 203.03, cdo. de Denton	12,437	1,030	8.3 %
SC 203.05, cdo. de Denton	7,695	478	6.2 %

Ubicación	Total de habitantes	Población con alguna discapacidad	Porcentaje de la población con alguna discapacidad
SC 203.06, cdo. de Denton	6,323	692	10.9 %
SC 203.07, cdo. de Denton	11,786	733	6.2 %
SC 203.08, cdo. de Denton	12,193	1,086	8.9 %
SC 203.09, cdo. de Denton	9,159	836	9.1 %
SC 203.10, cdo. de Denton	3,326	478	14.4 %
SC 204.01, cdo. de Denton	9,084	994	10.9 %
SC 204.02, cdo. de Denton	5,244	711	13.6 %
SC 204.03, cdo. de Denton	3,475	417	12.0 %
SC 205.03, cdo. de Denton	6,668	811	12.2 %
SC 205.04, cdo. de Denton	3,260	507	15.6 %
SC 205.05, cdo. de Denton	6,081	592	9.7 %
SC 205.06, cdo. de Denton	2,041	205	10.0 %
SC 206.01, cdo. de Denton	5,457	467	8.6 %
SC 206.02, cdo. de Denton	9,512	910	9.6 %
SC 207, cdo. de Denton	2,674	274	10.2 %
SC 208, cdo. de Denton	5,591	381	6.8 %
SC 209, cdo. de Denton	4,876	276	5.7 %
SC 210, cdo. de Denton	6,090	576	9.5 %
SC 211, cdo. de Denton	3,134	206	6.6 %
SC 212.01, cdo. de Denton	6,811	981	14.4 %
SC 212.02, cdo. de Denton	3,309	495	15.0 %
SC 213.01, cdo. de Denton	4,228	252	6.0 %
SC 213.03, cdo. de Denton	7,083	1,111	15.7 %
SC 213.04, cdo. de Denton	5,708	583	10.2 %
SC 213.05, cdo. de Denton	3,937	408	10.4 %
SC 214.03, cdo. de Denton	12,300	1,592	12.9 %
SC 214.04, cdo. de Denton	8,580	748	8.7 %
SC 214.05, cdo. de Denton	11,536	832	7.2 %

Ubicación	Total de habitantes	Población con alguna discapacidad	Porcentaje de la población con alguna discapacidad
SC 214.06, cdo. de Denton	7,948	725	9.1 %
SC 214.07, cdo. de Denton	7,032	500	7.1 %
SC 214.08, cdo. de Denton	6,362	658	10.3 %
SC 214.09, cdo. de Denton	8,151	693	8.5 %
SC 215.02, cdo. de Denton	4,433	245	5.5 %
SC 215.05, cdo. de Denton	5,809	609	10.5 %
SC 215.12, cdo. de Denton	4,890	245	5.0 %
SC 215.13, cdo. de Denton	3,745	305	8.1 %
SC 215.14, cdo. de Denton	4,452	373	8.4 %
SC 215.15, cdo. de Denton	12,454	1,246	10.0 %
SC 215.16, cdo. de Denton	7,768	704	9.1 %
SC 215.17, cdo. de Denton	3,453	228	6.6 %
SC 215.18, cdo. de Denton	2,987	247	8.3 %
SC 215.19, cdo. de Denton	12,738	813	6.4 %
SC 215.20, cdo. de Denton	3,658	380	10.4 %
SC 215.21, cdo. de Denton	4,531	474	10.5 %
SC 215.22, cdo. de Denton	2,519	104	4.1 %
SC 215.23, cdo. de Denton	3,741	266	7.1 %
SC 215.24, cdo. de Denton	2,026	111	5.5 %
SC 215.25, cdo. de Denton	12,985	547	4.2 %
SC 215.26, cdo. de Denton	7,275	490	6.7 %
SC 215.27, cdo. de Denton	6,356	315	5.0 %
SC 216.11, cdo. de Denton	4,421	308	7.0 %
SC 216.12, cdo. de Denton	4,113	462	11.2 %
SC 216.13, cdo. de Denton	5,348	396	7.4 %
SC 216.14, cdo. de Denton	4,177	281	6.7 %

Ubicación	Total de habitantes	Población con alguna discapacidad	Porcentaje de la población con alguna discapacidad
SC 216.15, cdo. de Denton	4,784	481	10.1 %
SC 216.16, cdo. de Denton	4,277	320	7.5 %
SC 216.18, cdo. de Denton	4,407	413	9.4 %
SC 216.19, cdo. de Denton	3,063	205	6.7 %
SC 216.20, cdo. de Denton	2,663	134	5.0 %
SC 216.21, cdo. de Denton	3,592	438	12.2 %
SC 216.22, cdo. de Denton	5,209	365	7.0 %
SC 216.23, cdo. de Denton	7,575	194	2.6 %
SC 216.24, cdo. de Denton	8,158	196	2.4 %
SC 216.25, cdo. de Denton	8,810	345	3.9 %
SC 216.26, cdo. de Denton	2,587	183	7.1 %
SC 216.27, cdo. de Denton	7,656	452	5.9 %
SC 216.28, cdo. de Denton	6,351	463	7.3 %
SC 216.29, cdo. de Denton	6,989	296	4.2 %
SC 216.30, cdo. de Denton	4,997	421	8.4 %
SC 216.31, cdo. de Denton	5,488	367	6.7 %
SC 216.32, cdo. de Denton	3,571	265	7.4 %
SC 216.33, cdo. de Denton	4,741	257	5.4 %
SC 216.34, cdo. de Denton	5,378	232	4.3 %
SC 216.35, cdo. de Denton	4,553	205	4.5 %
SC 216.36, cdo. de Denton	7,688	605	7.9 %
SC 216.37, cdo. de Denton	4,624	255	5.5 %
SC 216.38, cdo. de Denton	3,755	225	6.0 %
SC 217.15, cdo. de Denton	4,578	422	9.2 %
SC 217.16, cdo. de Denton	4,541	571	12.6 %
SC 217.17, cdo. de Denton	5,800	773	13.3 %

Ubicación	Total de habitantes	Población con alguna discapacidad	Porcentaje de la población con alguna discapacidad
SC 217.18, cdo. de Denton	11,933	920	7.7 %
SC 217.19, cdo. de Denton	4,587	300	6.5 %
SC 217.20, cdo. de Denton	3,492	147	4.2 %
SC 217.21, cdo. de Denton	4,228	337	8.0 %
SC 217.22, cdo. de Denton	4,381	385	8.8 %
SC 217.23, cdo. de Denton	1,612	148	9.2 %
SC 217.24, cdo. de Denton	4,316	221	5.1 %
SC 217.25, cdo. de Denton	3,860	329	8.5 %
SC 217.26, cdo. de Denton	3,495	227	6.5 %
SC 217.27, cdo. de Denton	4,997	343	6.9 %
SC 217.28, cdo. de Denton	3,339	243	7.3 %
SC 217.29, cdo. de Denton	3,022	149	4.9 %
SC 217.30, cdo. de Denton	3,736	281	7.5 %
SC 217.31, cdo. de Denton	3,567	232	6.5 %
SC 217.32, cdo. de Denton	2,328	133	5.7 %
SC 217.33, cdo. de Denton	3,221	117	3.6 %
SC 217.34, cdo. de Denton	3,518	210	6.0 %
SC 217.35, cdo. de Denton	3,755	206	5.5 %
SC 217.36, cdo. de Denton	2,202	51	2.3 %
SC 217.37, cdo. de Denton	4,344	421	9.7 %
SC 217.38, cdo. de Denton	2,871	224	7.8 %
SC 217.39, cdo. de Denton	3,402	351	10.3 %
SC 217.40, cdo. de Denton	4,686	472	10.1 %
SC 217.41, cdo. de Denton	1,993	331	16.6 %
SC 217.42, cdo. de Denton	6,029	547	9.1 %
SC 217.43, cdo. de Denton	4,198	331	7.9 %

Ubicación	Total de habitantes	Población con alguna discapacidad	Porcentaje de la población con alguna discapacidad
SC 217.44, cdo. de Denton	3,354	239	7.1 %
SC 217.45, cdo. de Denton	5,468	276	5.0 %
SC 217.46, cdo. de Denton	3,706	323	8.7 %
SC 217.47, cdo. de Denton	5,065	384	7.6 %
SC 217.48, cdo. de Denton	4,473	307	6.9 %
SC 217.49, cdo. de Denton	3,505	158	4.5 %
SC 217.50, cdo. de Denton	4,543	230	5.1 %
SC 217.51, cdo. de Denton	4,901	213	4.3 %
SC 217.52, cdo. de Denton	5,341	273	5.1 %
SC 217.53, cdo. de Denton	5,828	449	7.7 %
SC 218, cdo. de Denton	3,598	187	5.2 %
SC 219, cdo. de Denton	4,776	149	3.1 %
Cdo. de Collin	911,167	62,547	6.9 %
SC 301, cdo. de Collin	6,630	662	10.0 %
SC 302.01, cdo. de Collin	3,281	181	5.5 %
SC 302.02, cdo. de Collin	2,293	170	7.4 %
SC 302.03, cdo. de Collin	18,839	1,268	6.7 %
SC 303.01, cdo. de Collin	6,687	308	4.6 %
SC 303.02, cdo. de Collin	3,446	203	5.9 %
SC 303.03, cdo. de Collin	7,143	445	6.2 %
SC 303.04, cdo. de Collin	5,123	315	6.1 %
SC 303.05, cdo. de Collin	11,808	954	8.1 %
SC 304.03, cdo. de Collin	6,025	385	6.4 %
SC 304.04, cdo. de Collin	5,800	502	8.7 %
SC 304.05, cdo. de Collin	4,867	275	5.7 %
SC 304.06, cdo. de Collin	4,112	206	5.0 %
SC 304.07, cdo. de Collin	4,132	164	4.0 %
SC 304.08, cdo. de Collin	7,314	988	13.5 %
SC 305.04, cdo. de Collin	3,086	126	4.1 %
SC 305.05, cdo. de Collin	4,225	170	4.0 %
SC 305.06, cdo. de Collin	2,980	177	5.9 %
SC 305.07, cdo. de Collin	1,851	106	5.7 %
SC 305.08, cdo. de Collin	7,015	530	7.6 %
SC 305.09, cdo. de Collin	2,729	155	5.7 %

Ubicación	Total de habitantes	Población con alguna discapacidad	Porcentaje de la población con alguna discapacidad
SC 305.10, cdo. de Collin	3,285	181	5.5 %
SC 305.11, cdo. de Collin	7,431	197	2.7 %
SC 305.12, cdo. de Collin	5,137	109	2.1 %
SC 305.13, cdo. de Collin	9,121	655	7.2 %
SC 305.14, cdo. de Collin	7,666	437	5.7 %
SC 305.15, cdo. de Collin	6,793	547	8.1 %
SC 305.16, cdo. de Collin	6,581	357	5.4 %
SC 305.17, cdo. de Collin	6,921	225	3.3 %
SC 305.18, cdo. de Collin	4,133	107	2.6 %
SC 305.19, cdo. de Collin	4,048	143	3.5 %
SC 305.20, cdo. de Collin	6,706	216	3.2 %
SC 305.21, cdo. de Collin	3,600	161	4.5 %
SC 305.22, cdo. de Collin	9,729	406	4.2 %
SC 305.23, cdo. de Collin	11,073	486	4.4 %
SC 305.24, cdo. de Collin	2,963	140	4.7 %
SC 305.25, cdo. de Collin	6,643	387	5.8 %
SC 305.26, cdo. de Collin	10,590	444	4.2 %
SC 305.27, cdo. de Collin	5,345	336	6.3 %
SC 305.28, cdo. de Collin	8,258	487	5.9 %
SC 305.29, cdo. de Collin	3,471	220	6.3 %
SC 305.30, cdo. de Collin	6,104	615	10.1 %
SC 305.31, cdo. de Collin	6,628	420	6.3 %
SC 306.01, cdo. de Collin	9,874	711	7.2 %
SC 306.03, cdo. de Collin	9,094	637	7.0 %
SC 306.04, cdo. de Collin	2,430	140	5.8 %
SC 306.05, cdo. de Collin	7,962	690	8.7 %
SC 307.01, cdo. de Collin	2,966	243	8.2 %
SC 307.02, cdo. de Collin	5,086	564	11.1 %
SC 308.01, cdo. de Collin	4,168	326	7.8 %
SC 308.02, cdo. de Collin	5,638	694	12.3 %
SC 309, cdo. de Collin	10,230	1,225	12.0 %
SC 310.01, cdo. de Collin	7,020	654	9.3 %
SC 310.03, cdo. de Collin	5,749	413	7.2 %
SC 310.04, cdo. de Collin	5,977	597	10.0 %
SC 311, cdo. de Collin	9,100	1,167	12.8 %
SC 312.01, cdo. de Collin	5,335	389	7.3 %
SC 312.02, cdo. de Collin	4,699	397	8.4 %
SC 313.08, cdo. de Collin	6,675	578	8.7 %

Ubicación	Total de habitantes	Población con alguna discapacidad	Porcentaje de la población con alguna discapacidad
SC 313.09, cdo. de Collin	9,813	538	5.5 %
SC 313.10, cdo. de Collin	10,654	861	8.1 %
SC 313.11, cdo. de Collin	11,483	914	8.0 %
SC 313.12, cdo. de Collin	6,317	630	10.0 %
SC 313.13, cdo. de Collin	13,150	853	6.5 %
SC 313.14, cdo. de Collin	2,865	202	7.1 %
SC 313.15, cdo. de Collin	20,658	1,898	9.2 %
SC 313.16, cdo. de Collin	6,861	334	4.9 %
SC 313.17, cdo. de Collin	8,920	594	6.7 %
SC 314.05, cdo. de Collin	23,372	839	3.6 %
SC 314.06, cdo. de Collin	17,842	895	5.0 %
SC 314.07, cdo. de Collin	7,699	705	9.2 %
SC 314.08, cdo. de Collin	3,464	201	5.8 %
SC 314.09, cdo. de Collin	11,473	533	4.6 %
SC 314.10, cdo. de Collin	8,792	503	5.7 %
SC 314.11, cdo. de Collin	5,660	425	7.5 %
SC 315.04, cdo. de Collin	7,350	656	8.9 %
SC 315.05, cdo. de Collin	8,747	363	4.1 %
SC 315.06, cdo. de Collin	9,288	1,155	12.4 %
SC 315.07, cdo. de Collin	5,441	395	7.3 %
SC 315.08, cdo. de Collin	6,855	719	10.5 %
SC 316.11, cdo. de Collin	4,126	333	8.1 %
SC 316.12, cdo. de Collin	6,420	527	8.2 %
SC 316.13, cdo. de Collin	5,382	649	12.1 %
SC 316.21, cdo. de Collin	5,803	471	8.1 %
SC 316.22, cdo. de Collin	5,797	488	8.4 %
SC 316.23, cdo. de Collin	2,687	196	7.3 %
SC 316.24, cdo. de Collin	3,897	348	8.9 %
SC 316.25, cdo. de Collin	4,616	494	10.7 %
SC 316.26, cdo. de Collin	2,452	221	9.0 %
SC 316.27, cdo. de Collin	5,050	593	11.7 %
SC 316.28, cdo. de Collin	3,650	336	9.2 %
SC 316.29, cdo. de Collin	3,951	299	7.6 %
SC 316.30, cdo. de Collin	4,398	246	5.6 %
SC 316.31, cdo. de Collin	4,947	320	6.5 %
SC 316.32, cdo. de Collin	5,889	686	11.6 %
SC 316.33, cdo. de Collin	4,138	364	8.8 %
SC 316.34, cdo. de Collin	3,410	297	8.7 %

Ubicación	Total de habitantes	Población con alguna discapacidad	Porcentaje de la población con alguna discapacidad
SC 316.35, cdo. de Collin	4,495	133	3.0 %
SC 316.36, cdo. de Collin	6,933	839	12.1 %
SC 316.37, cdo. de Collin	7,006	564	8.1 %
SC 316.38, cdo. de Collin	7,187	329	4.6 %
SC 316.39, cdo. de Collin	6,594	295	4.5 %
SC 316.40, cdo. de Collin	8,467	293	3.5 %
SC 316.41, cdo. de Collin	6,535	155	2.4 %
SC 316.42, cdo. de Collin	4,483	257	5.7 %
SC 316.43, cdo. de Collin	5,002	338	6.8 %
SC 316.45, cdo. de Collin	2,003	175	8.7 %
SC 316.46, cdo. de Collin	5,743	230	4.0 %
SC 316.47, cdo. de Collin	3,099	119	3.8 %
SC 316.48, cdo. de Collin	7,170	277	3.9 %
SC 316.49, cdo. de Collin	4,475	477	10.7 %
SC 316.52, cdo. de Collin	8,078	596	7.4 %
SC 316.53, cdo. de Collin	7,870	531	6.7 %
SC 316.54, cdo. de Collin	3,947	265	6.7 %
SC 316.55, cdo. de Collin	4,777	148	3.1 %
SC 316.56, cdo. de Collin	2,594	121	4.7 %
SC 316.57, cdo. de Collin	2,656	71	2.7 %
SC 316.58, cdo. de Collin	4,658	165	3.5 %
SC 316.59, cdo. de Collin	1,595	98	6.1 %
SC 316.60, cdo. de Collin	5,157	88	1.7 %
SC 316.61, cdo. de Collin	3,214	145	4.5 %
SC 316.62, cdo. de Collin	4,776	197	4.1 %
SC 316.63, cdo. de Collin	3,741	155	4.1 %
SC 316.64, cdo. de Collin	3,834	163	4.3 %
SC 317.04, cdo. de Collin	3,626	130	3.6 %
SC 317.06, cdo. de Collin	2,245	107	4.8 %
SC 317.08, cdo. de Collin	4,134	289	7.0 %
SC 317.09, cdo. de Collin	4,312	356	8.3 %
SC 317.11, cdo. de Collin	3,077	94	3.1 %
SC 317.12, cdo. de Collin	5,557	307	5.5 %
SC 317.13, cdo. de Collin	4,081	172	4.2 %
SC 317.14, cdo. de Collin	6,390	375	5.9 %
SC 317.15, cdo. de Collin	2,702	210	7.8 %
SC 317.16, cdo. de Collin	2,196	162	7.4 %
SC 317.17, cdo. de Collin	2,164	117	5.4 %

Ubicación	Total de habitantes	Población con alguna discapacidad	Porcentaje de la población con alguna discapacidad
SC 317.18, cdo. de Collin	2,485	214	8.6 %
SC 317.19, cdo. de Collin	1,786	142	8.0 %
SC 317.20, cdo. de Collin	5,426	198	3.6 %
SC 318.02, cdo. de Collin	7,270	751	10.3 %
SC 318.04, cdo. de Collin	4,901	527	10.8 %
SC 318.05, cdo. de Collin	5,496	460	8.4 %
SC 318.06, cdo. de Collin	2,027	99	4.9 %
SC 318.07, cdo. de Collin	4,597	627	13.6 %
SC 319, cdo. de Collin	5,159	321	6.2 %
SC 320.03, cdo. de Collin	5,498	539	9.8 %
SC 320.04, cdo. de Collin	8,270	576	7.0 %
SC 320.08, cdo. de Collin	4,241	250	5.9 %
SC 320.09, cdo. de Collin	6,703	449	6.7 %
SC 320.10, cdo. de Collin	5,651	513	9.1 %
SC 320.11, cdo. de Collin	8,042	627	7.8 %
SC 320.12, cdo. de Collin	4,260	341	8.0 %
SC 320.13, cdo. de Collin	5,850	298	5.1 %

Apéndice J: Análisis del Título VI

Contenido

- Cambio en el servicio de agosto de 2017: análisis de equidad
- Cambio en el servicio de agosto de 2018: análisis de equidad
- Zonas de boleto gratuito del tren A y cambios en las tarifas regionales: análisis de equidad
- Diseño del servicio original de North Texas Express: análisis de equidad
- Cambio en el servicio de enero de 2019: análisis de equidad

Cambio en el servicio de agosto de 2017: análisis de equidad

El proceso de análisis de equidad del Título VI de la DCTA requiere de documentación del área afectada que incluya información sobre los datos demográficos de los posibles pasajeros y del lugar del cambio propuesto en el servicio. Para iniciar la recopilación de esta información, el personal de la DCTA ejecutó un análisis del Título VI en el software de planificación de servicios de la agencia de transporte, Remix™. El análisis del Título VI de Remix™ le permite a un planificador de la DCTA, por ejemplo, hacer cambios en una ruta existente y usar el software para obtener un informe que muestre la cantidad de pasajeros de bajos ingresos y pertenecientes a minorías que posiblemente se verían afectados por el cambio. Este informe contiene información sobre la cantidad de residentes de bajos ingresos y pertenecientes a minorías en cada grupo de bloque del censo donde se ubica una ruta o una parada que se modifica, y un resumen de los datos demográficos del área de servicio de la agencia de transporte (total de la población, residentes de bajos ingresos y residentes pertenecientes a minorías). El informe de Remix™ no incluye datos sobre la población con dominio limitado del inglés (LEP).

Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos

En 2015, la población del área de servicio de la DCTA era de 687,857². En el mismo año, la población promedio dentro de los grupos de bloques del censo de cada área de servicio identificada como de bajos ingresos fue del 8.7 % y la población promedio identificada como minoría (personas que no son blancas) fue del 36.4 %. Según el análisis de Remix™, el cambio en el servicio de agosto de 2017 afectó a 33 grupos de bloques del censo con una población de 57,250. El área de servicio de la DCTA está integrada por 378 grupos de bloques. Tabla 11 muestra el porcentaje de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos afectadas por los cambios en el servicio, según el análisis de Remix™.

Tabla 11. Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos afectadas por el cambio en el servicio de agosto de 2017

	Población de bajos ingresos	Población minoritaria
El cambio afectó al	73.6 %	40.9 %
Promedio del área	8.7 %	36.4 %
Diferencia	64.8 %	4.5 %

Fuente: Análisis de datos de Remix™ de los cálculos a 5 años de la ACS de 2015 de la Oficina del Censo de EE. UU.

A pesar del alto porcentaje de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos que se identificaron como afectadas por la mayor parte de los resultados del cambio en el servicio, según el análisis, la cantidad neta de viajes potenciales realizados por cada grupo y por la población total podría aumentar. Tabla 12 muestra la diferencia en los viajes potenciales y el porcentaje de la población minoritaria y de bajos ingresos afectada, por ruta, después del cambio en el servicio de agosto de 2017. Figura 16 muestra la cantidad de pasajeros proyectada —un aumento neto— que podría darse como consecuencia del cambio en el servicio de agosto de 2017, según el análisis de Remix™.

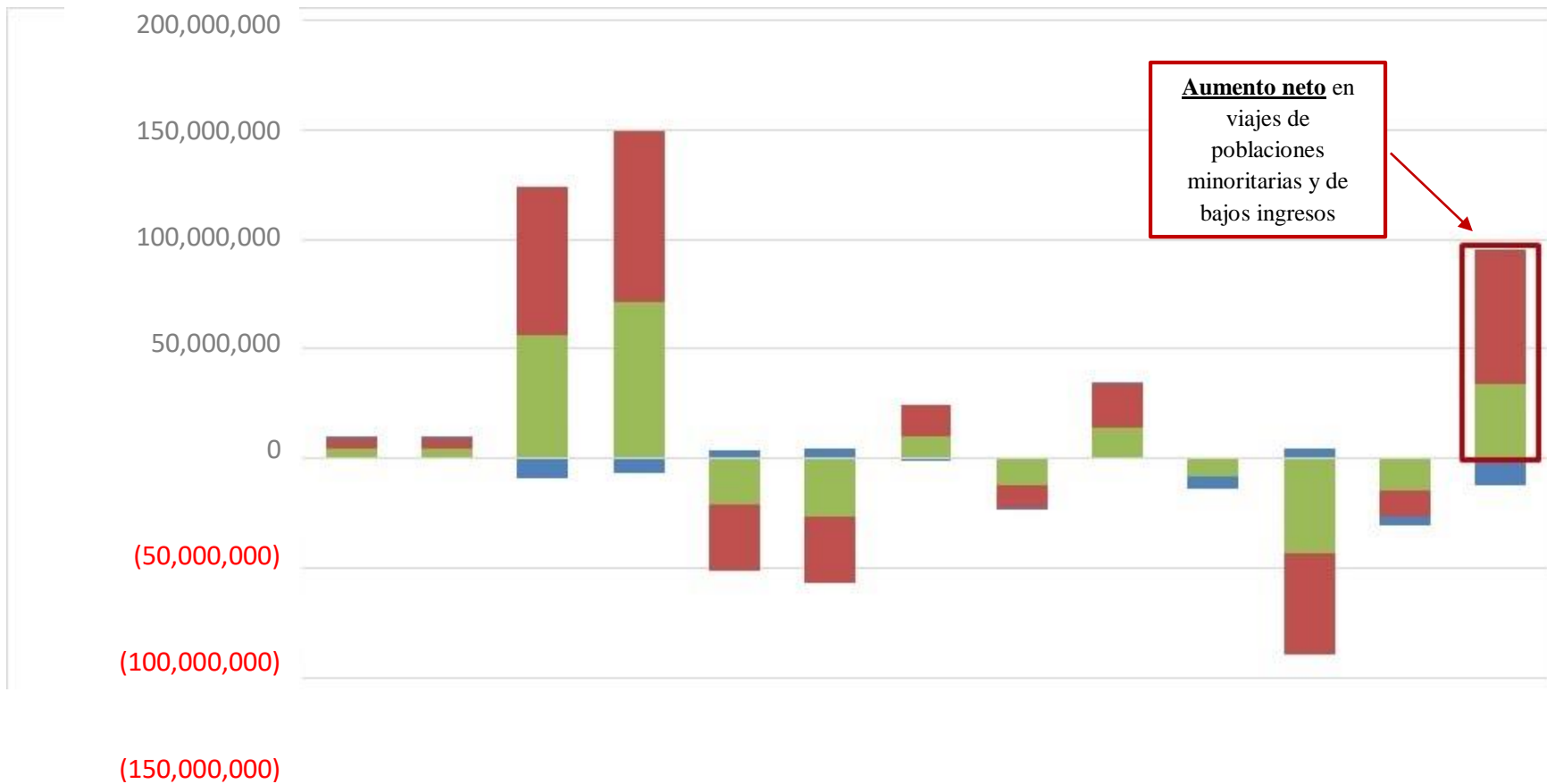
² Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2015 de la Oficina del Censo de EE. UU.

Tabla 12. Cambio en el servicio de agosto de 2017: cambios en los viajes por ruta

Ruta	<i>Diferencia en los viajes después del cambio en el servicio de agosto de 2017</i>			<i>Porcentaje afectado</i>	
	Personas-Viajes ^A	Personas de bajos ingresos-Viajes ^A	Personas pertenecientes a minorías-Viajes ^A	Personas de bajos ingresos	Minorías
7	9,981,400	4,704,594	4,362,500	47.1 %	43.7 %
8	9,981,400	4,770,617	4,369,480	47.8 %	43.8 %
100	114,482,280	67,566,854	56,130,210	59.0 %	49.0 %
150	142,640,820	78,043,309	71,337,000	54.7 %	50.0 %
200	-47,694,075	-29,915,037	-21,298,695	62.7 %	44.7 %
300	-52,006,740	-30,459,998	-26,392,500	58.6 %	50.7 %
400	23,250,850	14,250,154	9,955,385	61.3 %	42.8 %
500	-23,146,460	-10,260,734	-12,535,160	44.3 %	54.2 %
600	34,706,700	20,247,806	13,891,640	58.3 %	40.0 %
700	-13,556,675	488,009	-8,300,600	-3.6 %	61.2 %
800 900	-84,914,865	-46,033,101	-43,289,775	54.2 %	51.0 %
1,000	-30,607,210	-12,239,664	-14,227,200	40.0 %	46.5 %
Total	83,117,425	61,162,809	34,002,285	73.6 %	40.9 %

^A El cálculo personas-viajes se hace multiplicando la población (el total, de bajos ingresos o minoritaria) que está cerca de una ruta (dentro de ¼ de milla de cada parada) por la cantidad de viajes de una ruta en un año.

Fuente: Análisis de datos de Remix™ de los cálculos a 5 años de la ACS de 2015 de la Oficina del Censo de EE. UU.



	Ruta 7	Ruta 8	Mean Green (MG)	Ruta 150	North Texan (NT)	Eagle Point (EP)	Discovery Park (DP)	Centre Place (CP)	Bernard Street (BST)	Colorado Express (CE)	Ruta 800 900	Sam Bass	Todas las rutas
Otros viajes	914,306	841,303	-9,214,784	-6,739,489	3,519,657	4,845,758	-954,689	-350,566	567,254	-5,744,084	4,408,011	-4,140,346	12,047.66
Personas de bajos ingresos-Viajes	4,704,594	4,770,617	67,566,854	78,043,309	-29,915.03	-	14,250,154	-10,260.73	20,247,806	488,009	-46,033.10	-12,033.10	61,162,809
Personas pertenecientes a minorías-Viajes	4,362,500	4,369,480	56,130,210	71,337,000	-21,298.69	-	9,955,385	-12,535.16	13,891,640	-8,300,600	-43,289.77	-43,289.77	34,002,285

Fuente: Análisis de datos de Remix™ de los cálculos a 5 años de la ACS de 2015 de la Oficina del Censo de EE. UU. y de los cálculos del Instituto de Transporte de Texas (Texas Transportation Institute, TTI)

Figura 16. Cambio en el servicio después de agosto de 2017: cambio en los viajes por ruta

Poblaciones con dominio limitado del inglés

Como se mencionó arriba, el análisis de Remix™ no incluye datos sobre las poblaciones con LEP. Sin embargo, la DCTA incluye a estas poblaciones en los requisitos de los análisis de equidad de la agencia de transporte. Los datos sobre las poblaciones con LEP están disponibles a través de la Oficina del Censo de EE. UU. como parte de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) al nivel de la sección censal (en oposición al nivel del grupo de bloques, como la condición de ser de bajos ingresos o de pertenecer a minorías). Estos datos identifican a los grupos familiares según su idioma de preferencia y si el grupo familiar habla en inglés de manera limitada³. Mediante el uso de los grupos de bloques del censo (partes de una sección censal) incluidos en los análisis de Remix™ expuestos arriba, el TTI identificó las secciones censales (16 en total) afectadas por los cambios en el servicio de agosto de 2017 y recopiló la información sobre el LEP correspondiente.

En el 2015, el área de servicio de la DCTA tenía 563,102 grupos familiares⁴. De los grupos familiares en el área de servicio, se identificó un 5.6 % como grupos familiares con LEP. Entre las 16 secciones censales afectadas por el cambio en el servicio de agosto de 2017, el 6.8 % de los grupos familiares se identificó como grupos con LEP y 10 secciones censales tienen más grupos familiares con LEP que el promedio del área de servicio (14.8 % máximo). Tabla 13 muestra las secciones censales afectadas por el cambio en el servicio y el porcentaje de grupos familiares con LEP en cada una.

Tabla 13. Grupos familiares con LEP afectados por el cambio en el servicio de agosto de 2017

Sección censal	Grupos familiares con LEP
48121020401	6.6 %
48121020402	2.9 %
48121020403	1.3 %
48121020601	13.8 %
48121020602	8.0 %
48121020700	7.4 %
48121020800	8.4 %
48121020900	14.1 %
48121021000	7.2 %
48121021100	11.4 %
48121021201	4.7 %
48121021202	5.8 %
48121021301	2.8 %
48121021303	8.4 %
48121021304	5.2 %
48121021305	0.8 %

Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2015 de la Oficina del Censo de EE. UU.

³ Según la Oficina del Censo de EE. UU., un “grupo familiar que habla en inglés de manera limitada” es aquel en el cual ningún miembro de 14 años o más (1) habla solo en inglés o (2) habla en un idioma que no sea el inglés y habla muy bien en inglés”. (<https://www.census.gov/topics/population/language-use/about/faqs.html>)

⁴ Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2015 de la Oficina del Censo de EE. UU.

Resumen de los datos

El TTI recopiló datos del informe de Remix™ y los cálculos a 5 años de la ACS de 2015 para hacer un resumen sobre el área afectada por los cambios en el servicio de agosto de 2017. Tabla 14 muestra este resumen de los datos para cada grupo de bloques del censo (o sección censal para el LEP).

Tabla 14. Condición de tener LEP, de ser minoría y de bajos ingresos para las secciones/bloques del censo: cambios en el servicio de agosto de 2017

Grupos de bloques del censo ^A	Población	% de bajos ingresos	Población de bajos ingresos por encima del promedio (Sí/No)	% de minoría	Población minoritaria por encima del promedio (Sí/No)	% de grupos familiares con LEP (por sección censal ^A)	Grupos familiares con LEP por encima del promedio (Sí/No)
481210204011	4,497	25.5 %	S	22.4 %	N	6.6 %	S
481210204012	3,881	1.1 %	N	8.0 %	N	6.6 %	S
481210204021	1,979	9.5 %	S	18.4 %	N	2.9 %	N
481210204022	1,258	4.3 %	N	9.6 %	N	2.9 %	N
481210204032	908	35.4 %	S	9.7 %	N	1.3 %	N
481210204034	1,397	15.9 %	S	22.5 %	N	1.3 %	N
481210206012	834	38.1 %	S	44.6 %	S	13.8 %	S
481210206013	2,568	42.2 %	S	45.4 %	S	13.8 %	S
481210206023	619	0.0 %	N	16.5 %	N	8.0 %	S
481210207001	1,365	34.2 %	S	23.4 %	N	7.4 %	S
481210207002	1,137	51.8 %	S	48.2 %	S	7.4 %	S
481210207003	658	15.9 %	S	20.2 %	N	7.4 %	S
481210208001	1,793	36.4 %	S	47.0 %	S	8.4 %	S
481210208002	3,224	36.5 %	S	43.6 %	S	8.4 %	S
481210209001	2,456	55.7 %	S	35.1 %	N	14.1 %	S
481210209002	2,594	34.2 %	S	44.2 %	S	14.1 %	S
481210210001	687	80.4 %	S	21.8 %	N	7.2 %	S
481210210002	3,492	58.8 %	S	36.3 %	N	7.2 %	S
481210210003	938	58.8 %	S	17.3 %	N	7.2 %	S
481210210004	861	25.6 %	S	2.1 %	N	7.2 %	S
481210211001	551	22.6 %	S	19.6 %	N	11.4 %	S
481210211002	916	65.6 %	S	24.0 %	N	11.4 %	S
481210211003	1,253	57.8 %	S	49.4 %	S	11.4 %	S
481210212011	4,795	29.4 %	S	41.6 %	S	4.7 %	N
481210212012	1,708	39.0 %	S	57.6 %	S	4.7 %	N

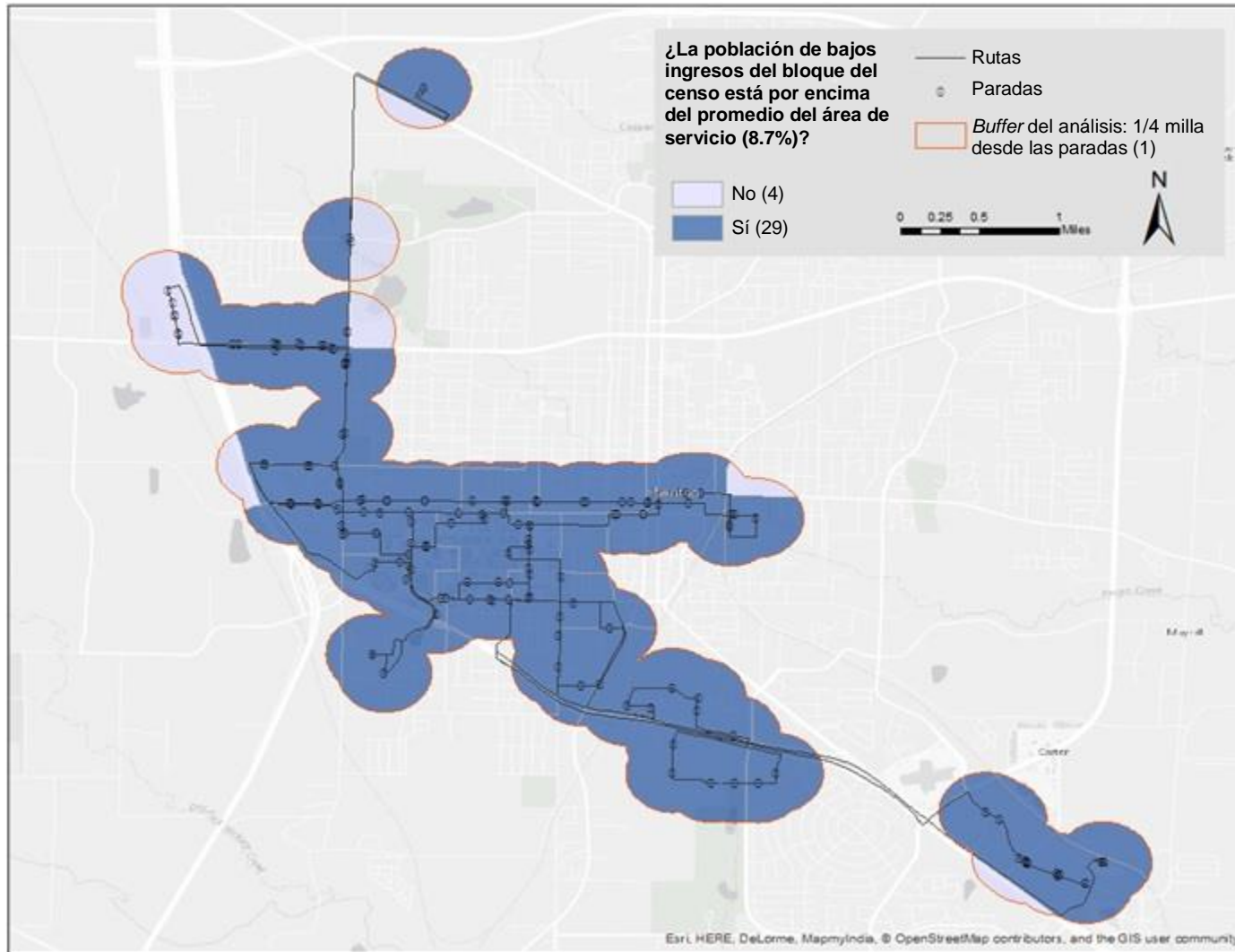
Grupos de bloques del censo ^A	Población	% de bajos ingresos	Población de bajos ingresos por encima del promedio (Sí/No)	% de minoría	Población minoritaria por encima del promedio (Sí/No)	% de grupos familiares con LEP (por sección censal ^A)	Grupos familiares con LEP por encima del promedio (Sí/No)
481210212021	1,533	23.9 %	S	53.2 %	S	5.8 %	S
481210212022	930	9.6 %	S	20.3 %	N	5.8 %	S
481210212023	2,566	32.9 %	S	48.2 %	S	5.8 %	S
481210213011	3,241	44.6 %	S	23.0 %	N	2.8 %	N
481210213012	1,005	34.6 %	S	61.9 %	S	2.8 %	N
481210213031	2,631	4.5 %	N	25.2 %	N	8.4 %	S
481210213042	1,770	11.1 %	S	7.9 %	N	5.2 %	N
481210213052	2,507	9.1 %	S	20.1 %	N	0.8 %	N

Fuente: Análisis de datos de Remix™ de los cálculos a 5 años de la ACS de 2015 de la Oficina del Censo de EE. UU. y de los cálculos del TTI

^A Los códigos de los grupos de bloques del censo contienen información sobre la sección censal. Para determinar con qué sección censal están relacionados los datos del LEP, elimine el último dígito del código del grupo de bloques del censo.

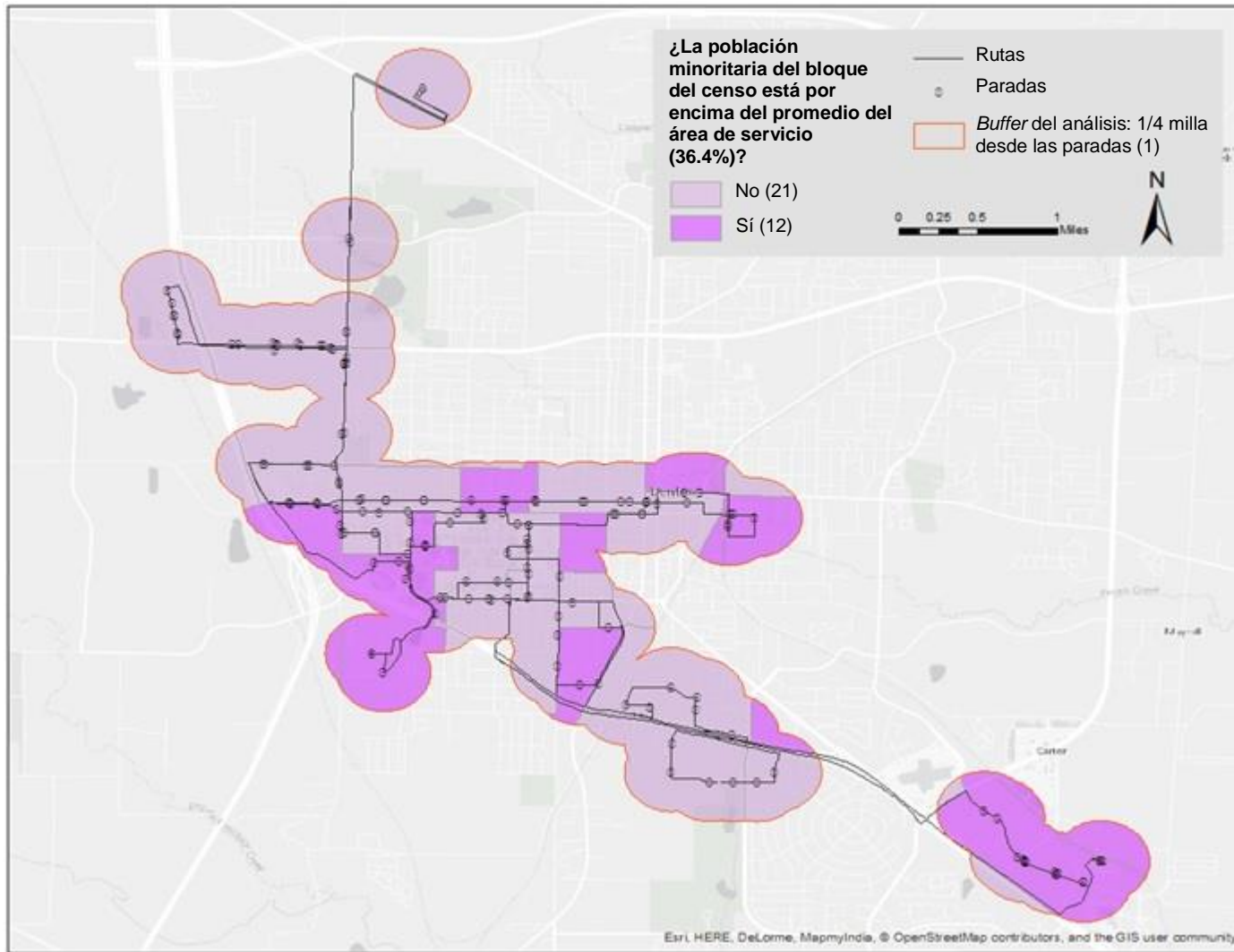
Mapeo

Los datos demográficos de mapeo les permiten a los planificadores de transporte visualizar la ubicación de las poblaciones específicas y la manera en que un cambio determinado en el servicio puede afectar a esa población. Figura 17 resume la información sobre la población de bajos ingresos de la DCTA cerca del cambio en el servicio de agosto de 2017. Figura 18 y la Figura 19 muestran la misma información para las poblaciones minoritarias y con LEP, respectivamente. Cada mapa muestra la población dentro de 1/4 de milla de una parada de autobús a lo largo de las rutas incluidas en el cambio en el servicio de agosto de 2017 de la DCTA.



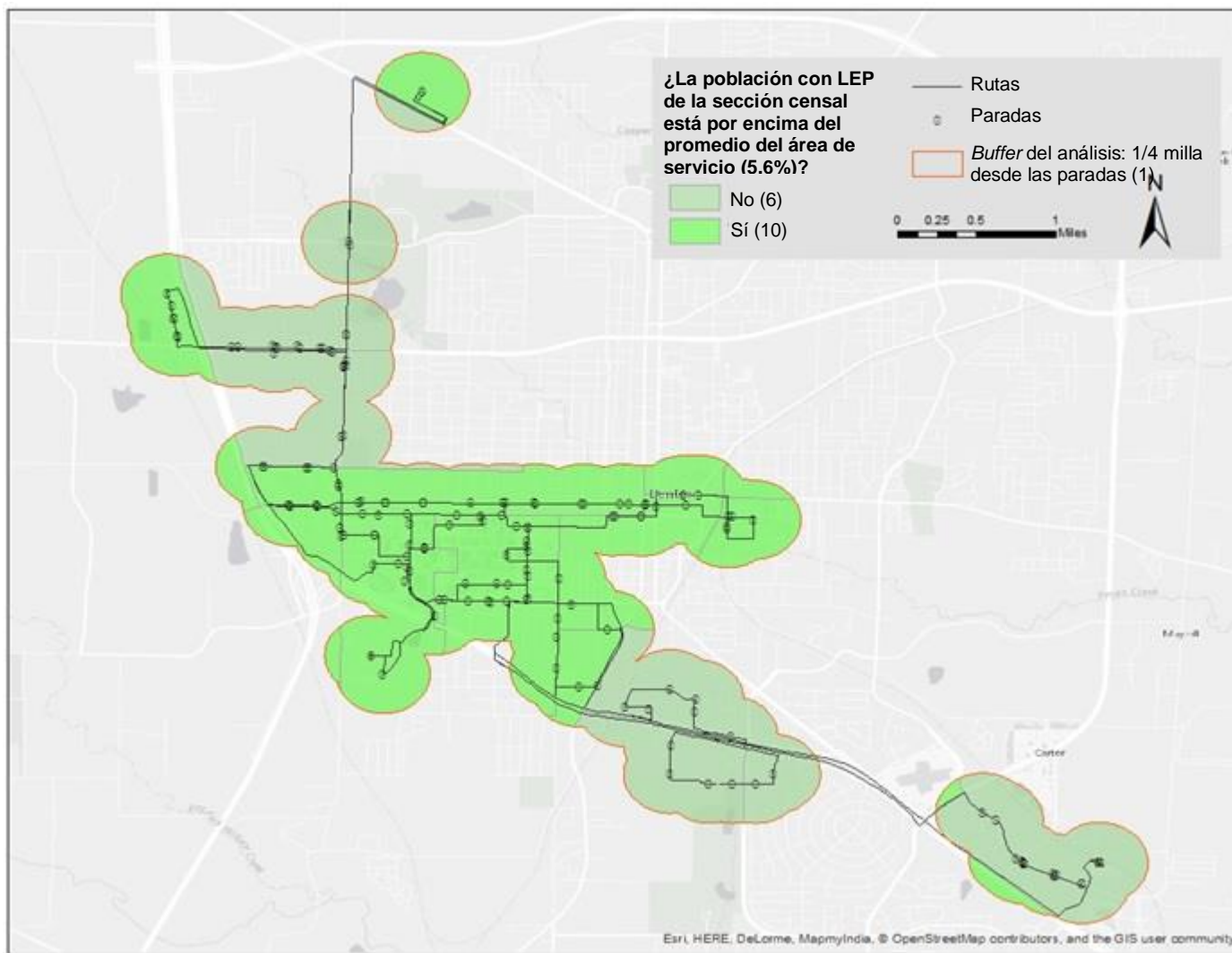
Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2015 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

Figura 17. Concentraciones de poblaciones de bajos ingresos de la DCTA: cambio en el servicio de agosto de 2017



Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2015 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

Figura 18. Concentraciones de poblaciones minoritarias de la DCTA: cambio en el servicio de agosto de 2017



Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2015 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

Figura 19. Concentraciones de poblaciones con LEP de la DCTA: cambio en el servicio de agosto de 2017

Conclusión

De acuerdo con los hallazgos del análisis de equidad del Título VI, los cambios en el servicio de agosto de 2017 de la DCTA afectan las zonas del área de servicio de la DCTA con concentraciones de poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y con LEP que superan al promedio. Sin embargo, el efecto neto sobre estas poblaciones es, según las suposiciones respecto de la cantidad de pasajeros estimada del Remix™, un índice mayor del acceso al transporte o de su uso.

Además, el cambio en el servicio de agosto de 2017 está en consonancia con los estándares de diseño y desempeño del servicio de la DCTA (está pendiente la revisión de los parámetros del desempeño).

Cambio en el servicio de agosto de 2018: análisis de equidad

Las siguientes secciones describen cada uno de los cambios propuestos en el servicio de agosto de 2018 de la DCTA y determina si el cambio es importante según la política de cambios importantes en el servicio de la DCTA.

Resumen de los cambios en el servicio propuestos para agosto de 2018

La DCTA propone cambiar ocho rutas en agosto de 2018. Tabla 15 presenta una breve descripción de cada cambio propuesto en el servicio y documenta si el cambio se considera un cambio importante según la política de cambios importantes en el servicio de la DCTA. Las secciones complementarias describen cada cambio en detalle. Consulte la sección Análisis del Título VI para conocer los análisis de los cambios importantes en el servicio señalados en la Tabla 15.

Tabla 15. Resumen de los cambios en el servicio propuestos para agosto de 2018 de la DCTA

Servicio que se modificará	¿Cambian los horarios?	¿Cambia la ruta?	Descripción de los cambios	¿Es un cambio importante?
<i>Ruta 1</i>	Sí	No	Modificación de los cronogramas	No
<i>Ruta 6</i>	Sí	No	Modificación de los cronogramas	No
<i>Ruta 7</i>	Sí	No	Modificación de los cronogramas	No
<i>Ruta 8</i>	Sí	Sí	Cambio de ruta y cronograma	Sí
<i>Ruta 22</i>	No	Sí	Cambio de lugar de paradas	No
<i>HVCS^A</i>	Sí	No	Modificación de los cronogramas Reducción de vehículos: pasar de 3 a 2 Aumento de frecuencia: de 20 a 30 min.	Sí
<i>NTX^B</i>	Sí	Sí	Cambio de ruta y cronograma	No
<i>Eagle Point</i>	Sí	Sí	Cambio de ruta y cronograma	No

^A Servicio de traslado de conexión de Highland Village

^B North Texas Xpress

Rutas 1 y 7

La DCTA propone ajustar el cronograma del servicio en las Rutas 1 y 7 para mejorar la eficacia y la eficiencia del servicio en agosto de 2018. El cambio total de los cronogramas implica menos de cinco minutos de diferencia respecto de los horarios actuales del servicio, los cambios no afectan las ubicaciones de las paradas ni los corredores del servicio, y el servicio no se reducirá ni ampliará. De acuerdo con la política de cambios importantes en el servicio de la DCTA, las modificaciones de las Rutas 1 y 7 propuestas para agosto de 2018 no constituyen un cambio importante en el servicio; por lo tanto, no requieren de un análisis de equidad del Título VI.

Ruta 6

La DCTA propone ajustar el cronograma del servicio en la Ruta 6 en agosto de 2018 de modo que disminuyan las frecuencias del servicio de 30 a 22 minutos, lo cual implica una diferencia de ocho minutos. El cambio no afectará las ubicaciones de las paradas ni los corredores del servicio. De acuerdo con la política de cambios importantes en el servicio de la DCTA, las modificaciones del servicio de la Ruta 6 propuestas para agosto de 2018 no constituyen un cambio importante en el servicio; por lo tanto, no requieren de un análisis de equidad del Título VI.

Ruta 8

La DCTA propone volver a ajustar la Ruta 8 para mejorar la eficacia y la eficiencia del servicio en agosto de 2018. El nuevo ajuste de la Ruta 8 implicará reubicar paradas y reducir las millas de la ruta en un 6 % (0.23 millas) aproximadamente en el segmento para el viaje de vuelta al Centro de Transporte para el Centro de Denton. De acuerdo con la política de cambios importantes en el servicio de la DCTA, las modificaciones de la Ruta 8 propuestas para agosto de 2018 no son lo suficientemente sustanciales como para constituir un cambio importante en el servicio; sin embargo, se reducirá el servicio (debido a la reducción de millas de la ruta) en las áreas con poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y con LEP que superan el promedio del condado. Por lo tanto, debido a los impactos sobre las poblaciones protegidas del Título VI, el cambio en el servicio de la Ruta 8 requiere un análisis de equidad del Título VI, documentado en la sección Análisis del Título VI de abajo.

Ruta 22

La DCTA propone agregar dos paradas en los corredores existentes del servicio en la Ruta 22 para mejorar la eficacia y la eficiencia del servicio en agosto de 2018. El servicio en la Ruta 22 no se reducirá ni ampliará. De acuerdo con la política de cambios importantes en el servicio de la DCTA, las modificaciones de la Ruta 22 propuestas para agosto de 2018 no constituyen un cambio importante en el servicio; por lo tanto, los cambios en el servicio de la Ruta 22 no requieren un análisis de equidad del Título VI.

Servicio de traslado de conexión de Highland Village

La DCTA propone reducir el servicio de traslado de conexión de Highland Village (Highland Village Connect Shuttle, HVCS) de tres vehículos a dos y aumentar las frecuencias del servicio de 20 a 30 minutos, lo cual implica una diferencia de 10 minutos. El cambio no afectará las ubicaciones de las paradas ni los corredores del servicio. De acuerdo con la política de cambios importantes en el servicio de la DCTA, las modificaciones del HVCS propuestas para agosto de 2018 no constituyen un cambio importante en el servicio; sin embargo, se reducirá el servicio (debido a frecuencias más seguidas) en las áreas con poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y con LEP que superan el promedio del condado. Por lo tanto, debido a los efectos sobre las poblaciones protegidas del Título VI, el cambio en el servicio de HVCS requiere un análisis de equidad del Título VI, documentado en la sección Análisis del Título VI de abajo.

North Texas Xpress

La ruta del servicio de cercanías actual de North Texas Xpress (NTX) incluye 25 paradas en total y recorre aproximadamente 35 millas en cada trayecto, y, de esta manera, proporciona servicio entre Denton y Fort Worth. En agosto de 2018, la DCTA propone ajustar el servicio en el área de Denton de modo que se elimine una parte de la ruta del norte del Presbyterian Hospital a University Drive y, luego, hasta Bonnie Brae. En su lugar, el vehículo se dirigirá hacia el norte

en la ruta lateral IH35 desde el Presbyterian Hospital, girará a la derecha en Scripture Street, girará a la derecha en South Bonnie Brae Street, girará a la izquierda en West Hickory Street, y girará a la derecha en North Texas Boulevard hacia Fouts Field. El cambio propuesto en el servicio implicará un aumento en la cantidad de paradas en servicio —2 paradas más, lo cual lleva a un total de 27 paradas—, un aumento en las millas de la ruta de vuelta —3.56 millas más, que equivale al 9.05 %— y una disminución en las millas de la ruta de ida —1.12 millas menos, que equivale al 2.82 %—. Tabla 16 muestra una comparación de las paradas y las millas del servicio NTX existente de la DCTA con las millas y las paradas propuestas del servicio para demostrar el cambio porcentual de cada factor del servicio.

Tabla 16. Servicio NTX propuesto comparado con el servicio actual

	Servicio actual	Servicio propuesto	Cambio porcentual
Paradas	25	27	8.00 %
Millas (vuelta)	39.39	42.96	9.05 %
Millas (ida)	39.59	38.47	-2.82 %

De acuerdo con la política de cambios importantes en el servicio de la DCTA, las modificaciones de NTX propuestas para agosto de 2018 no constituyen un cambio importante en el servicio; por lo tanto, el cambio en el servicio NTX no requiere un análisis de equidad del Título VI.

Eagle Point

La DCTA propone integrar, en agosto de 2018, dos rutas (Eagle Point y Mean Green Night Rider o MGNR), que operan en diferentes horarios del día en los mismos corredores, en una sola ruta. La ruta conservará el nombre “Eagle Point” y la misma amplitud de servicio que ofrecen actualmente las dos rutas existentes (en general, la totalidad del servicio prestado no se modificará). Como parte del cambio propuesto, la DCTA quitará las identificaciones de paradas que sean redundantes y mejorará la alineación de la ruta para reducir el total de millas en un 2.72 % (0.11 millas). De acuerdo con la política de cambios importantes en el servicio de la DCTA, las modificaciones del servicio de Eagle Point propuestas para agosto de 2018 no constituyen un cambio importante en el servicio; por lo tanto, el cambio en el servicio de Eagle Point no requiere un análisis de equidad del Título VI.

Análisis del Título VI: cambios importantes en el servicio

El proceso del análisis de equidad del Título VI de la DCTA para los cambios en las tarifas y los servicios tiene siete pasos principales. En esta sección se documenta el proceso de recopilación de datos y del análisis espacial usado para determinar dónde se encuentran las personas pertenecientes a minorías y de bajos ingresos y los grupos familiares con dominio limitado del inglés (LEP)⁵ dentro del área de servicio o cerca de los dos cambios propuestos en el servicio clasificados como importantes (los de la Ruta 8 y el HVCS).

Hallazgos y recopilación de datos

⁵ Los grupos familiares con LEP no son un grupo protegido por los requisitos para los cambios en tarifas y servicios del Título VI; por lo tanto, estos datos se calculan con el único fin de informar los trabajos relacionados con el servicio al cliente que lleva a cabo la DCTA.

El proceso de análisis de equidad del Título VI de la DCTA requiere de documentación del área afectada que incluya información sobre los datos demográficos de los posibles pasajeros y del lugar del cambio propuesto en el servicio. Para recopilar esta información, el TTI accedió a los *shapefiles* de los grupos de bloques del censo de TIGER y a la base de datos de American FactFinder de la Oficina del Censo de EE. UU. Las siguientes secciones presentan la información sobre la cantidad de residentes pertenecientes a minorías y de bajos ingresos, y de grupos familiares con LEP en cada grupo de bloques del censo en el condado de Denton (el área de servicio de la DCTA) comparada con aquellos que están en un radio de media milla (el área de cobertura de la DCTA para el servicio de autobús) de las paradas de autobús del HVCS y de la Ruta 8 para evaluar si los cambios importantes en los servicios de HVCS y de la Ruta 8 tienen como resultado un impacto desigual o una carga desproporcionada. El apéndice incluido presenta mapas que muestran la ubicación de las poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y con LEP de la DCTA dentro de un radio de media milla de las áreas de cobertura de las paradas del HVCS y de la Ruta 8.

A continuación se presentan las definiciones de “impacto desigual” y “carga desproporcionada” de la DCTA.

Política de impacto desigual sobre minorías (análisis de equidad del servicio)

Al llevar a cabo un análisis de equidad del cambio en tarifas o servicios, se emplearán los siguientes umbrales para determinar si un servicio o una tarifa tendría un impacto desigual sobre las poblaciones minoritarias:

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

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

- 3. Aumento de la tarifa o cambio en el tipo de tarifa: Si se analiza un aumento o un cambio en el tipo de tarifa, se puede determinar la existencia de una carga desproporcionada si el porcentaje de pasajeros pertenecientes a minorías que usan la tarifa afectada es superior al porcentaje de pasajeros de minorías del sistema de transporte.*
- 4. La determinación del sistema de transporte y la población minoritaria o de bajos ingresos de la ruta derivará de las siguientes fuentes de datos: la última encuesta regional a bordo y por*

destino que se haya completado y que sea válida estadísticamente; las últimas encuestas a clientes completadas y datos demográficos por sección censal.

Política de carga desproporcionada para personas de bajos ingresos (análisis de equidad del servicio)

Al llevar a cabo un análisis de equidad de un cambio en servicios o tarifas, se usarán los siguientes umbrales para determinar si un cambio en el servicio o la tarifa tendría una carga desproporcionada sobre las poblaciones de bajos ingresos:

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

Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos

En 2016, según el último conjunto de datos del censo disponible, la población del área de servicio de la DCTA era de 754,650⁶. En el mismo año, en promedio, se determinó que el 8.9 % de la población del área de servicio era de bajos ingresos y que el 20.5 % de la población pertenecía a minorías. Para determinar cuáles son las poblaciones afectadas por los cambios importantes en los servicios propuestos por la DCTA para agosto de 2018 (Ruta 8 y HVCS), el TTI calculó el porcentaje de los residentes de bajos ingresos y pertenecientes a minorías dentro

⁶ Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. El área de servicio de la DCTA es el condado de Denton.

de las áreas de cobertura de cada ruta. Las siguientes secciones describen los hallazgos respecto de cada cambio en el servicio en comparación con el promedio del área de servicio.

Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos de la Ruta 8

Las modificaciones de la Ruta 8 propuestas afectarán a 24 grupos de bloques del censo⁷ con una población de 38,905 personas. Tabla 17 muestra el porcentaje de las personas pertenecientes a minorías y de bajos ingresos afectadas por los cambios en el servicio (la población dentro de las áreas de cobertura del servicio de autobús de la DCTA) en comparación con el promedio del área de servicio. En comparación con el área de servicio de la DCTA, la población de bajos ingresos dentro de las áreas de cobertura de la Ruta 8 es un 27.4 % mayor y la población minoritaria es un 3.3 % mayor que el promedio.

⁷ El área de servicio de la DCTA está integrada por 378 grupos de bloques del censo.

Tabla 17. Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos afectadas por el cambio en el servicio de la Ruta 8

	Población de bajos ingresos	Población minoritaria
Población dentro de la ½ milla del área de cobertura	36.3 %	23.8 %
Promedio del área de servicio	8.9 %	20.5 %
Diferencia	27.4 %	3.3 %

Fuente: Análisis de datos del TTI de los cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU.

Debido a que las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos afectadas por los cambios en el servicio de la Ruta 8 superan el promedio del área de servicio de la DCTA, según las políticas de la DCTA, este cambio propuesto en el servicio dará lugar a una carga desproporcionada y a un impacto desigual. Sin embargo, al compararlo con el servicio actual, el cambio propuesto en el servicio mejora el servicio prestado a estas poblaciones. Tabla 18 muestra el porcentaje de personas pertenecientes a minorías y de bajos ingresos dentro de las áreas de cobertura de la Ruta 8 actuales (a partir de julio de 2018) en comparación con las mismas poblaciones dentro de las áreas de cobertura resultantes del cambio propuesto en el servicio de la DCTA (los cambios propuestos permitirán que el servicio de transporte se preste a más personas pertenecientes a minorías y de bajos ingresos en comparación con el servicio actual).

Tabla 18. Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos que acceden al servicio de la Ruta 8: actual vs. propuesto

	Población de bajos ingresos	Población minoritaria
Áreas de cobertura dentro de la ½ milla del servicio actual	34.8 %	23.3 %
Áreas de cobertura dentro de la ½ milla del servicio propuesto	36.3 %	23.8 %
Diferencia	1.5 %	0.5 %

Fuente: Análisis de datos del TTI de los cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU.

Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos del HVCS

Las modificaciones propuestas del HVCS afectarán a 18 grupos de bloques del censo⁸ con una población de 30,183. Tabla 19 muestra el porcentaje de las personas pertenecientes a minorías y de bajos ingresos afectadas por los cambios en el servicio (la población dentro de las áreas de cobertura del servicio de autobús de la DCTA) en comparación con el promedio del área de servicio. La población de bajos ingresos y las poblaciones minoritarias dentro de las áreas de cobertura del HVCS son inferiores (3.1 % y 8.2 %, respectivamente) al promedio del área de servicio de la DCTA.

Tabla 19. Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos afectadas por el cambio en el servicio de HVCS

	Población de bajos ingresos	Población minoritaria
Población dentro de la ½ milla del área de cobertura	5.8 %	12.3 %
Promedio del área de servicio	8.9 %	20.5 %
Diferencia	-3.1 %	-8.2 %

Fuente: Análisis de datos del TTI de los cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU.

Los cambios propuestos en el servicio de HVCS se aplicarán en zonas del área de servicio de la DCTA con poblaciones minoritarias y de bajos ingresos que representan porciones más pequeñas del total de la población afectada en comparación con el promedio del área de servicio. Por lo tanto, según las políticas de la DCTA, los cambios en el servicio de HVCS no darán lugar a un impacto desigual ni a una carga desproporcionada.

Poblaciones con dominio limitado del inglés

La DCTA incluye a poblaciones con dominio limitado del inglés (LEP) en los requisitos de los análisis de equidad de la agencia de transporte de modo que el personal esté informado sobre la situación de esta población. Al igual que en el análisis de poblaciones minoritarias y de bajos ingresos anterior, el TTI calculó el porcentaje de grupos familiares con LEP dentro de las áreas

⁸ El área de servicio de la DCTA está integrada por 378 grupos de bloques del censo.

de cobertura de la Ruta 8 y del HVCS. Las siguientes secciones describen los hallazgos respecto de cada cambio en el servicio en comparación con el promedio del área de servicio.

Grupos familiares con LEP de la Ruta 8

Dentro de los grupos de bloques del censo en el área de cobertura de la Ruta 8, se determinó que el 25.3 % de los grupos familiares hablaban en inglés de manera limitada en 2016 (un 0.9 % más que el promedio del área de servicio). Tabla 20 compara las poblaciones que hablan en inglés de manera limitada dentro de las áreas de cobertura de la Ruta 8 con el promedio del condado.

Tabla 20. Grupos familiares con LEP afectados por el cambio en el servicio de la Ruta 8

	Grupos familiares con LEP
Población dentro de la ½ milla del área de cobertura	25.3 %
Promedio del área de servicio	24.4 %
Diferencia	0.9 %

Fuente: Análisis de datos del TTI de los cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU.

Grupos familiares con LEP del HVCS

Dentro de los grupos de bloques del censo en el área de cobertura del HVCS, se determinó que el 17.6 % de los grupos familiares hablaban en inglés de manera limitada en 2016 (un 6.8 % menos que el promedio del área de servicio). Tabla 21 compara las poblaciones que hablan en inglés de manera limitada dentro de las áreas de cobertura del HVCS con el promedio del condado.

Tabla 21. Grupos familiares con LEP afectados por el cambio en el servicio del HVCS

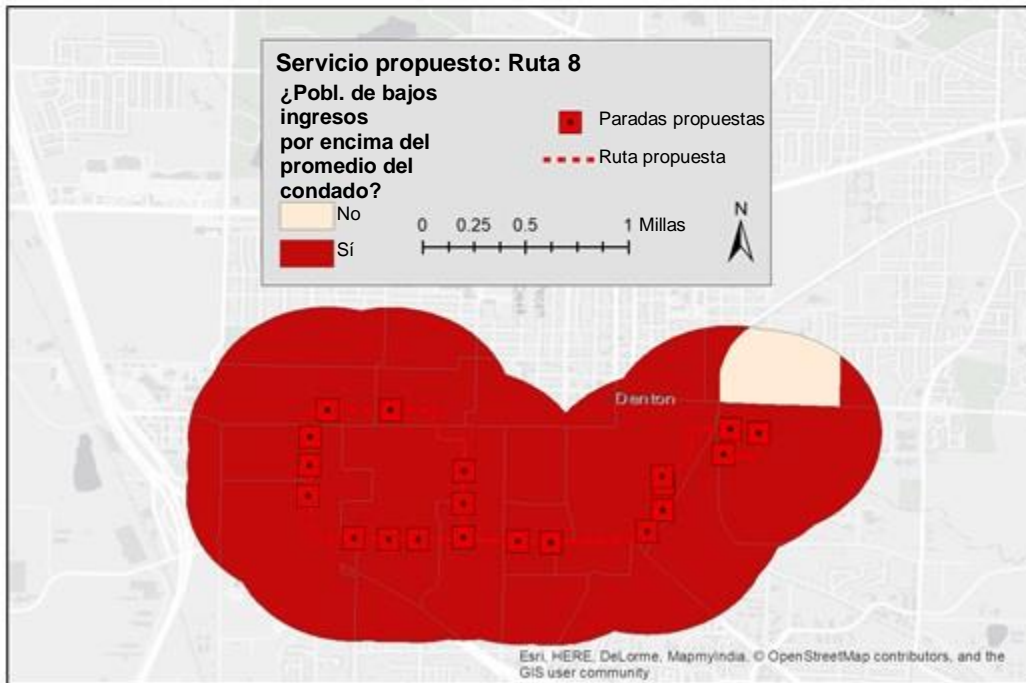
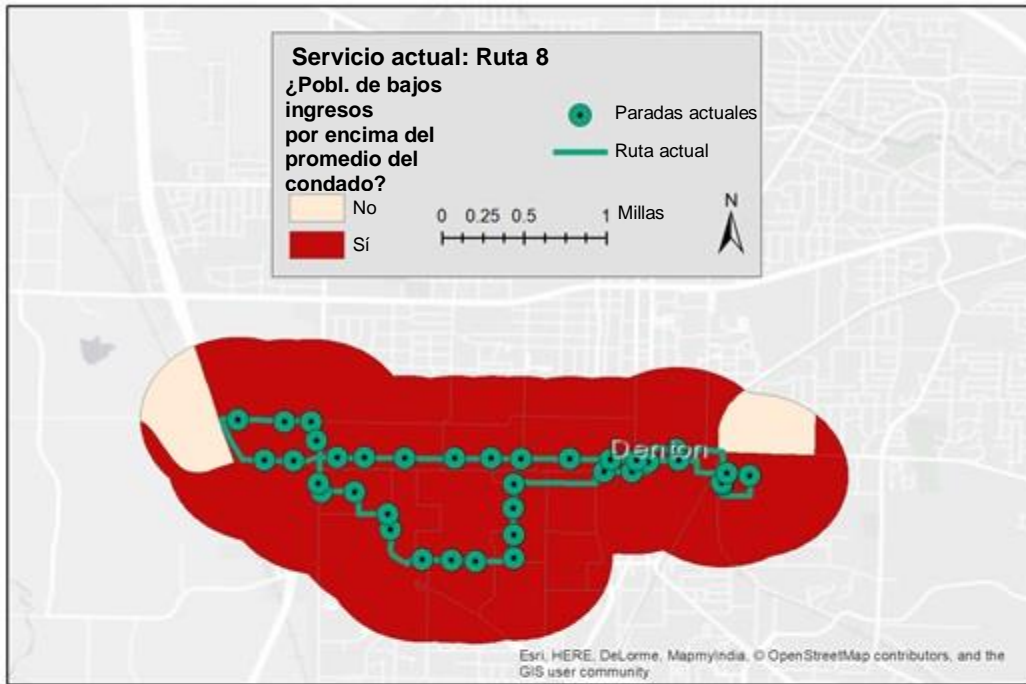
	Grupos familiares con LEP
Población dentro de la ½ milla del área de cobertura	17.6 %
Promedio del área de servicio	24.4 %
Diferencia	-6.8 %

Fuente: Análisis de datos del TTI de los cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU.

Conclusión

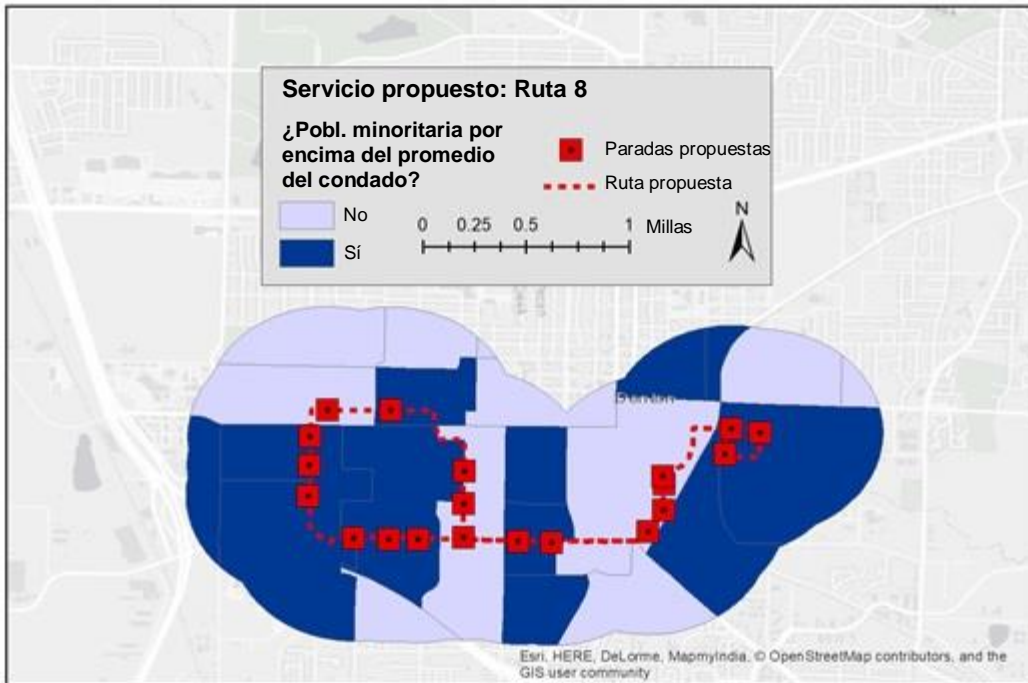
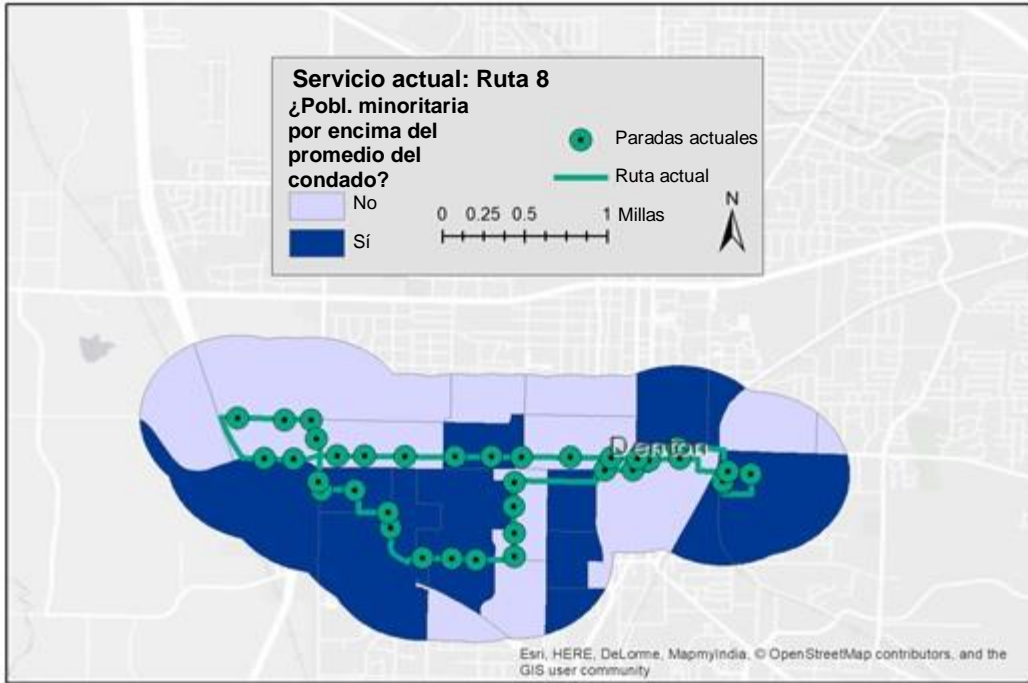
Según los hallazgos del análisis de equidad del Título VI, los cambios propuestos en el servicio de HVCS de la DCTA no provocarán efectos adversos; sin embargo, los cambios propuestos en el servicio de la Ruta 8 de la agencia de transporte darán lugar a una carga desproporcionada y a un impacto desigual. A pesar de la carga identificada, como se describe en la sección del análisis, gracias a los cambios propuestos en el servicio de la Ruta 8, el acceso al servicio de transporte de parte de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos será mayor en comparación con el del servicio actual.

**Apéndice A: análisis de equidad del cambio en el servicio de agosto de 2018-
mapeo**



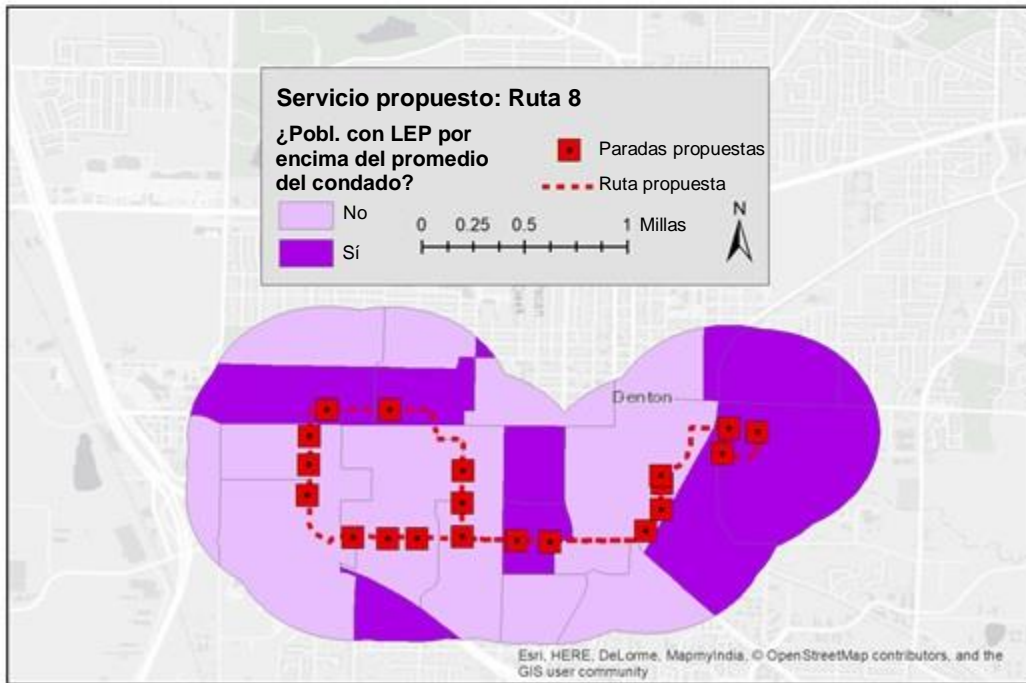
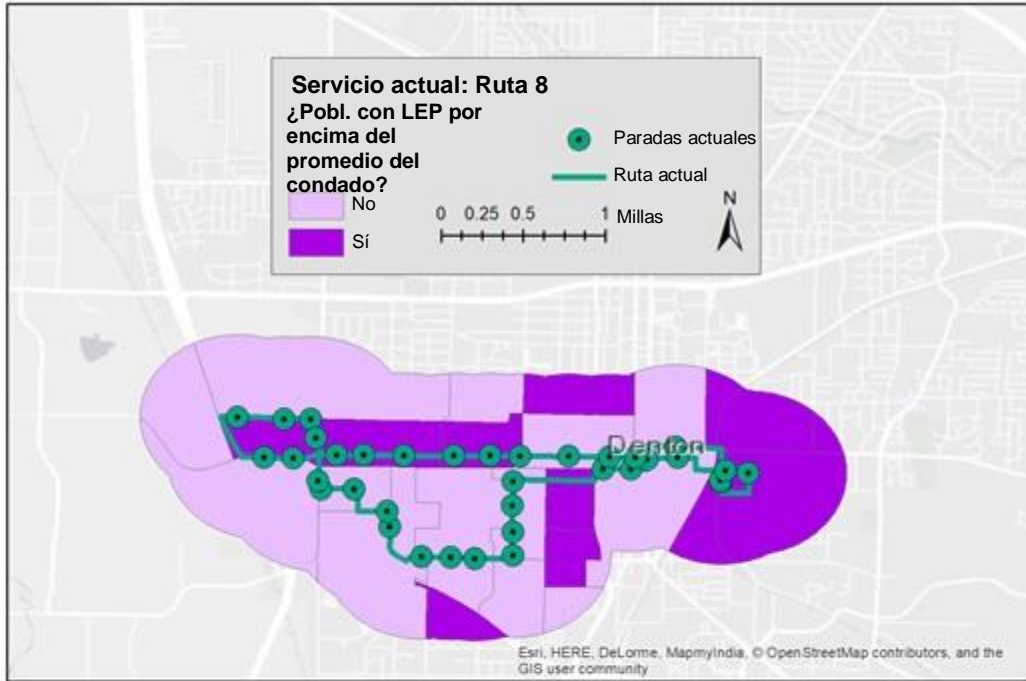
Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

Concentraciones de poblaciones de bajos ingresos de la DCTA: cambio en el servicio de la Ruta 8



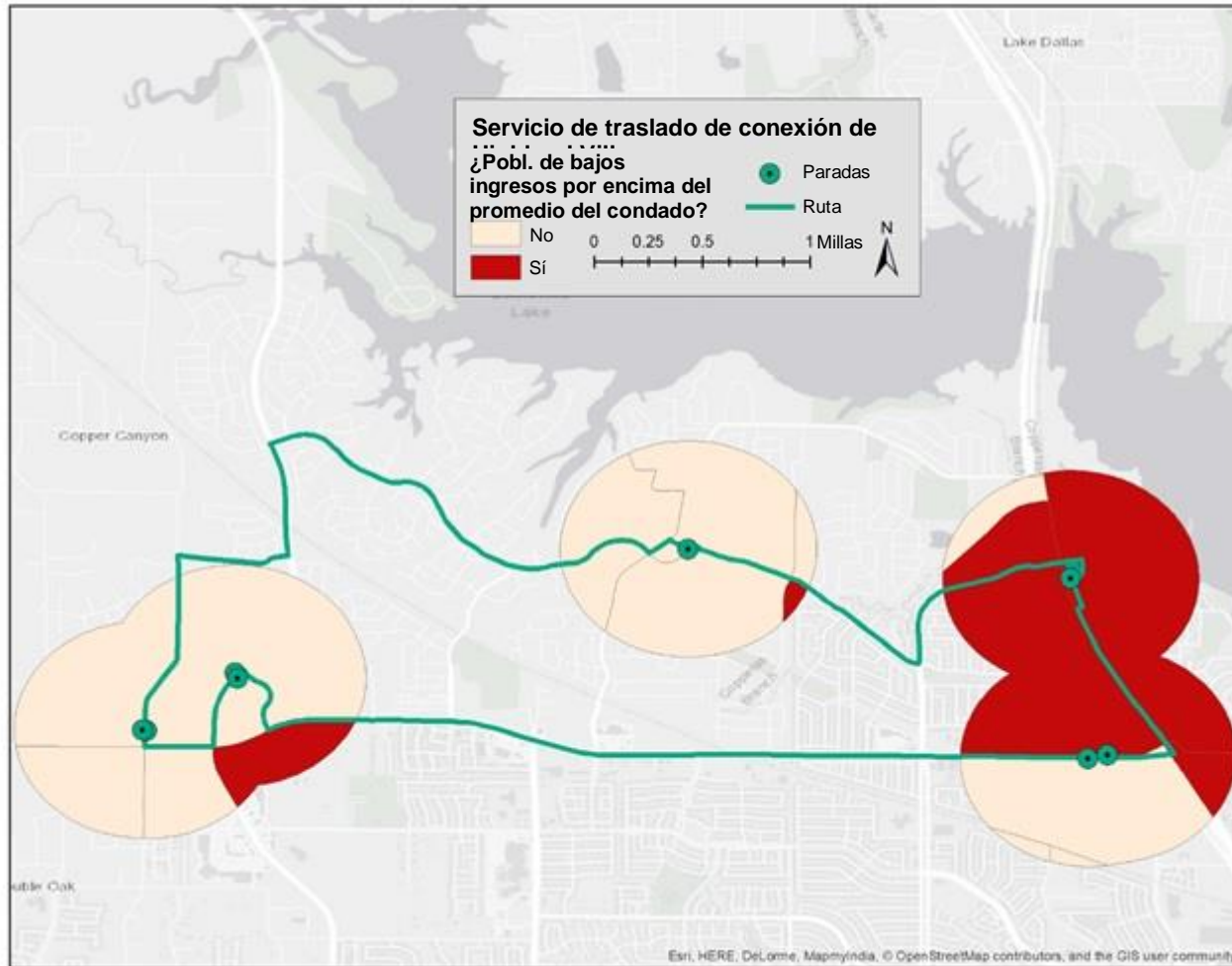
Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

Concentraciones de poblaciones minoritarias de la DCTA: cambio en el servicio de la Ruta 8



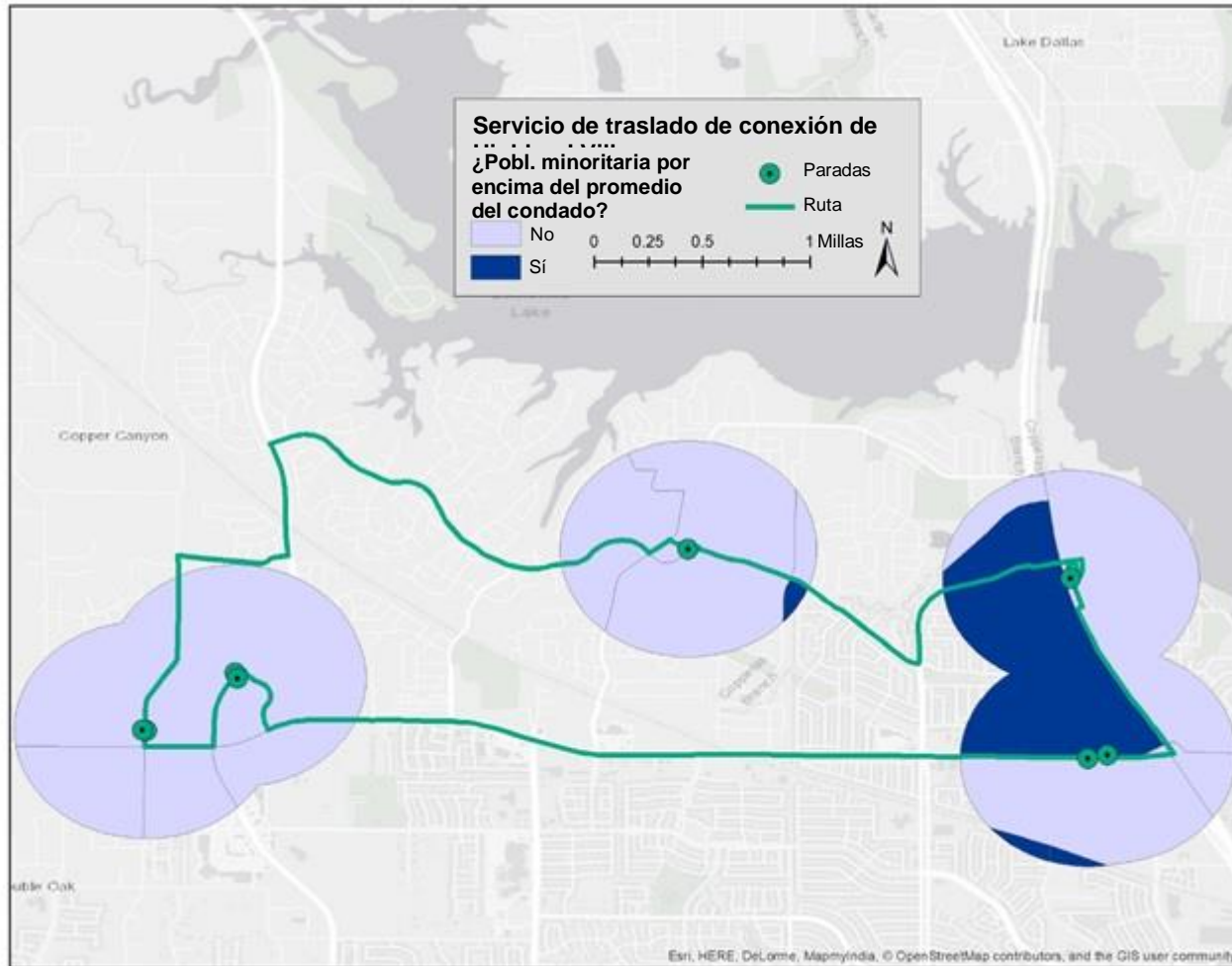
Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

Concentraciones de poblaciones con LEP de la DCTA: cambio en el servicio de la Ruta 8



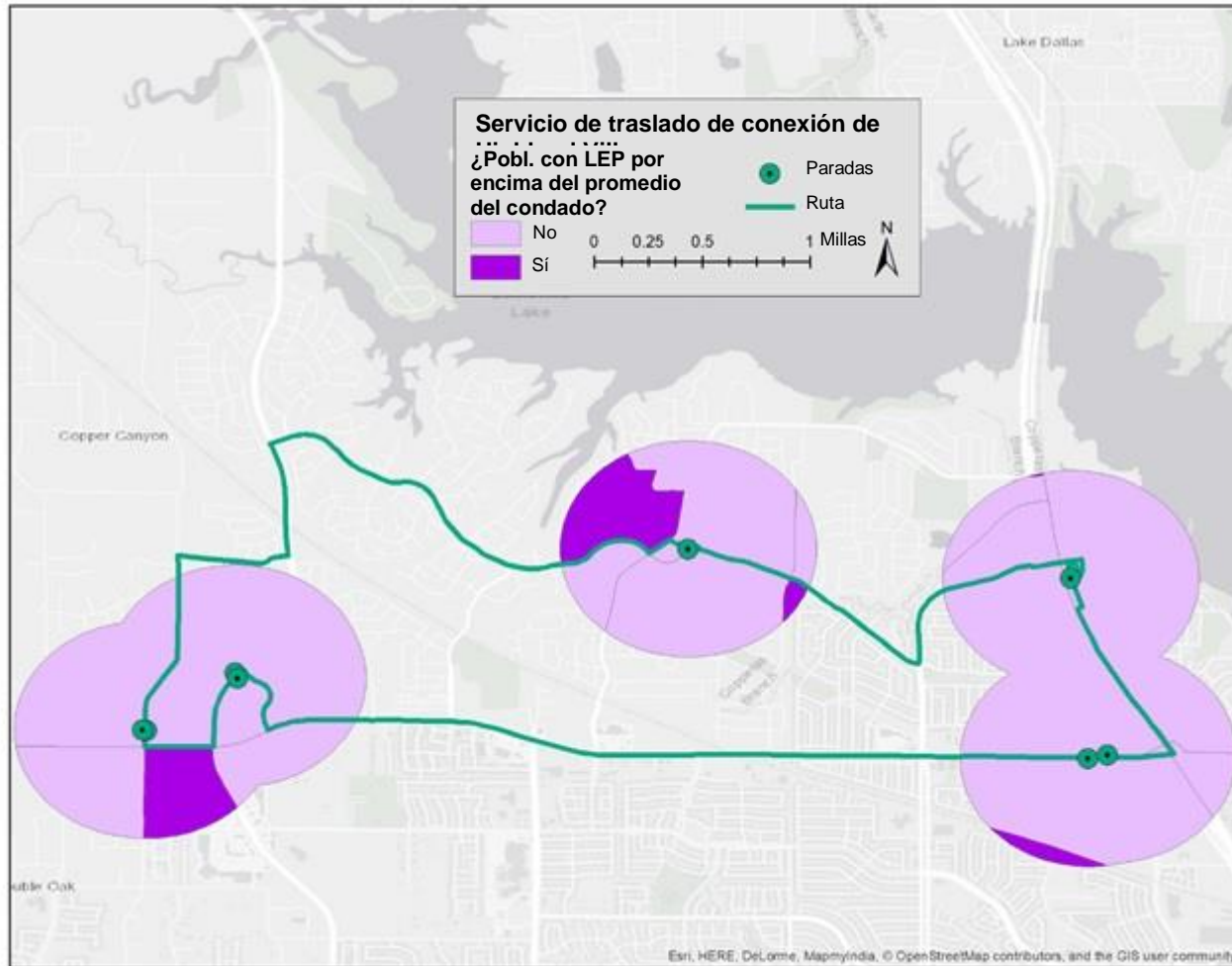
Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

Concentraciones de poblaciones de bajos ingresos de la DCTA: cambio en el servicio de HVCS



Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

Concentraciones de poblaciones minoritarias de la DCTA: cambio en el servicio de HVCS



Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

Concentraciones de poblaciones con LEP de la DCTA: cambio en el servicio de HVCS

Zonas de boleto gratuito del tren A y cambios en las tarifas regionales: análisis de equidad

En septiembre de 2017, la DCTA implementó zonas de promoción de boleto gratuito en el servicio del tren A de cercanías de la agencia de transporte. El propósito de las zonas es fomentar el uso de la estación MedPark y aumentar la cantidad de pasajeros que residen alrededor de la estación Hebron que, en el pasado, optaban por conducir hasta las estaciones de DART (sur de la estación Trinity Mills de DART) para evitar pagar la tarifa regional. Las zonas de boleto gratuito incluyen el servicio entre el Centro de Transporte para el Centro de Denton y la estación MedPark, y entre las estaciones Hebron y Trinity Mills, los segmentos de la ruta del tren A en la terminal del norte y del sur. Figura 20 muestra la ruta del tren A y las zonas de boleto gratuito.



Fuente: Visualización del TTI de los shapefiles del NCTCOG y de la DCTA.

Figura 20. Ruta del tren A y zonas de boleto gratuito.

A partir de julio de 2018, la DCTA decidió hacer permanente la zona de boleto gratuito; por lo tanto, la agencia de transporte debe realizar un análisis de equidad del Título VI del cambio en las tarifas (la tarifa antes de que la DCTA implementara la zona de boleto gratuito era de \$3.00 para el servicio local o de \$5.00 para la conexión con el servicio regional).

Además, en mayo de 2018, la DCTA anunció que los cambios que afectarían los precios de los pases de tarifas regionales se implementarían en agosto de 2018. Todos los pases de tarifas regionales aumentarán en un 20 %. En este memorando técnico se registran los hallazgos obtenidos del análisis de equidad de las tarifas del Título VI respecto a si el aumento en los pases de tarifas regionales y la zona de boleto gratuito del tren A causa un impacto desigual o una carga desproporcionada. A continuación se presentan las definiciones de “impacto desigual” y “carga desproporcionada” de la DCTA.

Política de impacto desigual sobre minorías (análisis de equidad del servicio)

Al llevar a cabo un análisis de equidad del cambio en tarifas o servicios, se emplearán los siguientes umbrales para determinar si un servicio o una tarifa tendría un impacto desigual sobre las poblaciones minoritarias:

5. *Reducción del nivel de servicio y del área de servicio: Si el porcentaje de pasajeros pertenecientes a minorías en una ruta afectada es superior a la cantidad de pasajeros pertenecientes a minorías del sistema de transporte (dentro del margen de error del conjunto de datos aproximado) por clasificación de transporte (local, rápido, de circulación comunitaria, rutas a los campus, etc.).*
6. *Ampliación del nivel de la ruta o agregado de una nueva ruta: En el análisis de una ampliación del nivel o del área de servicio que coincide con una reducción en el servicio de transporte en la misma ruta o en otras rutas, si las rutas analizadas para la ampliación del servicio cubren predominantemente áreas geográficas no habitadas por minorías ni por personas de bajos ingresos mientras que las rutas analizadas para su reducción cubren predominantemente áreas geográficas habitadas por minorías o personas de bajos ingresos, se puede determinar la existencia de una carga desproporcionada.*

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

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

Política de carga desproporcionada para personas de bajos ingresos (análisis de equidad del servicio)

Al llevar a cabo un análisis de equidad de un cambio en servicios o tarifas, se usarán los siguientes umbrales para determinar si un cambio en el servicio o la tarifa tendría una carga desproporcionada sobre las poblaciones de bajos ingresos:

6. *Reducción del nivel de servicio y del área de servicio: Si el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos en una ruta afectada es superior a la cantidad de pasajeros de bajos ingresos del sistema de transporte (dentro del margen de error del conjunto de datos aproximado) por clasificación de transporte (local, rápido, de circulación comunitaria, rutas a los campus, etc.).*
7. *Ampliación del nivel de la ruta o agregado de una nueva ruta: En el análisis de una ampliación del nivel o del área de servicio que coincide con una reducción en el servicio de transporte en la misma ruta o en otras rutas, si las rutas analizadas para la ampliación del servicio cubren*

predominantemente áreas geográficas no habitadas por minorías ni por personas de bajos ingresos mientras que las rutas analizadas para su reducción cubren predominantemente áreas geográficas habitadas por minorías o personas de bajos ingresos, se puede determinar la existencia de una carga desproporcionada.

8. *Habrà una carga desproporcionada si el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos en una ruta afectada analizada para la ampliación del servicio es inferior al porcentaje de pasajeros de bajos ingresos del sistema de transporte por clasificación del transporte y si el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos en una ruta afectada analizada para la reducción del servicio es superior al porcentaje de pasajeros de bajos ingresos del sistema de transporte por clasificación del transporte.*
9. *Aumento de la tarifa o cambio en el tipo de tarifa: Si se analiza un aumento o un cambio en el tipo de tarifa, se puede determinar la existencia de una carga desproporcionada si el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos que usan la tarifa afectada es superior al porcentaje de pasajeros de bajos ingresos del sistema de transporte.*
10. *La determinación del sistema de transporte y la población minoritaria o de bajos ingresos de la ruta derivará de las siguientes fuentes de datos: la última encuesta regional a bordo y por destino que se haya completado y que sea válida estadísticamente; las últimas encuestas a clientes completadas y datos demográficos por sección censal.*

Análisis de equidad de las tarifas del Título VI

El proceso del análisis de equidad del Título VI de la DCTA para los cambios en las tarifas y los servicios tiene siete pasos principales. En esta sección se documenta el proceso de recopilación de datos y del análisis espacial usado para determinar dónde se encuentran las personas pertenecientes a minorías y de bajos ingresos⁹ y los grupos familiares con dominio limitado del inglés (LEP)¹⁰ dentro del área de servicio y dentro del área de cobertura de las estaciones del tren A incluidas en la zona de boleto gratuito y el área de servicio completo para los pases de tarifas regionales.

Hallazgos y recopilación de datos

El proceso de análisis de equidad del Título VI de la DCTA requiere de documentación del área afectada que incluya información sobre los datos demográficos de los posibles pasajeros y del lugar del cambio propuesto. Para recopilar esta información, el TTI accedió a los *shapefiles* de los grupos de bloques del censo de TIGER y a la base de datos de American FactFinder de la Oficina del Censo de EE. UU. Para ocuparse de los requisitos de la FTA respecto de los análisis de equidad de tarifas, el TTI usó la información de la encuesta a bordo de transporte regional de 2014 del Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (NCTCOG).

Al usar los datos de la encuesta a bordo y del censo, el TTI evaluó si existe una carga desproporcionada o un impacto desigual como consecuencia de los cambios propuestos en las tarifas regionales, según las políticas de carga desproporcionada e impacto desigual de la DCTA.

⁹ Según la DCTA, las “personas de bajos ingresos” son aquellas que tienen un ingreso del 80 % o menos del ingreso per cápita nacional y las “áreas de bajos ingresos” son aquellas con tierras de uso residencial dentro de las secciones censales donde el ingreso per cápita promedio es del 80 % o menos del ingreso per cápita nacional.

¹⁰ Los grupos familiares con LEP no son un grupo protegido por los requisitos para los cambios en tarifas y servicios del Título VI; por lo tanto, estos datos se calculan con el único fin de informar los trabajos relacionados con el servicio al cliente que lleva a cabo la DCTA.

El apéndice incluido presenta mapas que muestran la ubicación de las poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y con LEP de la DCTA para el área de la zona de boleto gratuito del tren A y el área de todo el sistema.

Uso de tarifas (cambio en la tarifa del tren A)

En esta sección, se analizan los cambios propuestos en la tarifa del tren A de la DCTA en comparación con los hallazgos respecto de los pasajeros en 2014 del NCTCOG. Los datos se comparan de conformidad con las políticas de carga desproporcionada e impacto desigual de la DCTA para determinar si es posible que el cambio propuesto en la tarifa conlleve alguno de dichos impactos. Tabla 22 se presentan los datos que muestran el índice del uso de tarifas locales en el tren A por parte de personas que, según se ha determinado, pertenecen a minorías y tienen bajos ingresos.

Tabla 22. Uso de la tarifa local por minorías y personas de bajos ingresos

Tarifa	N.º de usuarios	Población minoritaria			Población de bajos ingresos		
		Sí	No	No respondieron	Sí*	No	No respondieron
Tren A local	67	53.73 %	46.27 %	0.00 %	56.72 %	11.94 %	31.34 %

Fuente: Encuesta a bordo de transporte regional de 2014 del NCTCOG.

* Según la DCTA, “bajos ingresos” es un 80 % del ingreso per cápita nacional. El TTI entiende que el “ingreso per cápita nacional” es el ingreso medio nacional. En 2014, según el censo de EE. UU., el ingreso medio nacional era de \$53,657, y el 80 % de este es \$42,925.60. Las categorías de ingresos de la encuesta a bordo de transporte regional de 2014 del NCTCOG no se ajustan de manera exacta a esta definición; por lo tanto, estos datos representan a todos los encuestados con ingresos de hasta \$49,999.

Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos

El área de servicio del tren A se encuentra principalmente en el condado de Denton, con una parada en el condado de Dallas¹¹. En 2016, la población del área de servicio era de 3,267,704. En el mismo año, en promedio, se determinó que el 8.9 % de la población del condado de Denton era de bajos ingresos y que el 20.5 % de la población pertenecía a minorías. En el mismo año en el condado de Dallas, las poblaciones de bajos ingresos y minoritarias representaban el 19.1 % y el 28.4 %, respectivamente, del total de la población. Tabla 11 muestra el porcentaje de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos afectadas por las zonas de boleto gratuito del tren A, en comparación con el promedio del área de servicio. Los usuarios pertenecientes a minorías y de bajos ingresos que viajan con las tarifas locales en el tren A constituyen una porción más grande de la cantidad de pasajeros de la DCTA en comparación con la porción del mismo grupo de la población del área de servicio de la DCTA en su totalidad.

¹¹ La estación Trinity Mills está en el condado de Dallas.

Tabla 23. Población del área de servicio de la DCTA comparada con los usuarios de tarifas locales del tren A

	Condado de Denton		Condado de Dallas	
	Población de bajos ingresos	Población minoritaria	Población de bajos ingresos	Población minoritaria
Usuarios de tarifas locales	56.7 %	53.7 %	14.3 %	37.1 %
Promedio del área de servicio	8.9 %	20.5 %	19.9 %	28.4 %
Diferencia	47.80 %	33.20 %	-5.7 %	8.7 %

Fuente: Análisis de datos del TTI de los cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. y encuesta a bordo de transporte regional de 2014 del NCTCOG.

Poblaciones con dominio limitado del inglés

La DCTA incluye a poblaciones con dominio limitado del inglés (LEP) en los requisitos de los análisis de equidad de la agencia de transporte de modo que el personal esté informado sobre la situación de esta población. La información sobre el LEP no se incluye en la encuesta a bordo de transporte regional de 2014 del NCTCOG; por lo tanto, el TTI recopiló datos sobre el LEP utilizando los cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. De los grupos de bloques del censo dentro de las áreas de cobertura del tren A¹² en el condado de Denton, se determinó que el 33.9 % de los grupos familiares hablaban en inglés de manera limitada en 2016 (un 9.5 % más que el promedio del área de servicio). En el mismo año, en el condado de Dallas (donde se encuentra la estación Trinity Mills), se determinó que el 40.1 % de los grupos familiares dentro del área de cobertura del tren A hablaban en inglés de manera limitada (un 0.7 % menos que el promedio del condado). Tabla 13 compara las poblaciones que hablan en inglés de manera limitada dentro de las áreas de cobertura del tren A en los condados de Denton y Dallas con el promedio del condado.

Tabla 24. Grupos familiares con LEP en las áreas de cobertura del tren A en comparación con el promedio del condado

	Condado de Denton	Condado de Tarrant
Población dentro del área de cobertura	33.9 %	40.1 %
Promedio del área de servicio	24.4 %	40.8 %
Diferencia	9.5 %	-0.7 %

Fuente: Análisis de datos del TTI de los cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU.

¹² La DCTA define a las áreas de cobertura de las estaciones del tren A de conformidad con el estándar de media milla de la Asociación Americana de Transporte Público.

Uso de tarifas (cambio en el pase de tarifas regionales)

Similar a lo que ocurre en el análisis del tren A, el cambio en el pase de tarifa del sistema regional afecta a pasajeros en todos los servicios de ruta fija de la DCTA. Por este motivo, el TTI realizó un análisis al nivel del condado. Este análisis examina los cambios propuestos en las tarifas de la DCTA y compara los datos demográficos de toda el área de servicio con los hallazgos de la encuesta de pasajeros de 2014 del NCTCOG. Los datos se comparan de conformidad con las políticas de carga desproporcionada e impacto desigual de la DCTA para determinar si es posible que el cambio propuesto en la tarifa conlleve alguno de dichos impactos. Tabla 25 se presentan los datos que muestran el índice del uso de tarifas regionales por parte de personas que, según se ha determinado, pertenecen a minorías y son de bajos ingresos.

Tabla 25. Uso de pases de tarifas regionales por parte de minorías y personas de bajos ingresos

Tarifa	N.º de usuarios	Población minoritaria			Población de bajos ingresos		
		Sí	No	No respondieron	Sí**	No	No respondieron
Tarifa regional*	410	55.61 %	44.39 %	0.00 %	44.63 %	29.02 %	26.34 %

Fuente: Encuesta a bordo de transporte regional de 2014 del NCTCOG.

* El TTI analizó los resultados de la encuesta de los pasajeros que indicaron que usaban múltiples sistemas (DART, TRE) además de la DCTA para representar al grupo demográfico que es más probable que compre pases de tarifas regionales.

** Según la DCTA, “bajos ingresos” es un 80 % del ingreso per cápita nacional. El TTI entiende que el “ingreso per cápita nacional” es el ingreso medio nacional. En 2014, según el censo de EE. UU., el ingreso medio nacional era de \$53,657, y el 80 % de este es \$42,925.60. Las categorías de ingresos de la encuesta a bordo de transporte regional de 2014 del NCTCOG no se ajustan a esta definición; por lo tanto, estos datos representan a todos los encuestados con ingresos de hasta \$49,999.

La DCTA propone aumentar todas las tarifas regionales en un 20 %. Esto incluye el precio de tarifas reducidas y regulares. Tabla 26 muestra un resumen de todos los cambios en tarifas regionales.

Tabla 26. Pase de tarifa regional actual y propuesta

Tarifas regionales	Tarifa de la DCTA actual (2018)	Tarifa de la DCTA propuesta	Cambio porcentual entre la tarifa actual y la propuesta
Pase regional de 2 horas	\$5.00	\$6.00	20 %
Pase regional de 2 horas reducido	\$1.25	\$1.50	20 %
Mediodía regional			
Mediodía regional reducido			
Pase diario regional	\$10.00	\$12.00	20 %

Pase diario regional reducido	\$2.50	\$3.00	20 %
Pase regional de 7 días	\$50.00	\$60.00	20 %
Paquete por 10 pases diarios regionales	\$70.00	\$84.00	20 %
Pase regional de 31 días	\$160.00	\$192.00	20 %
Pase regional de 31 días reducido	\$40.00	\$48.00	20 %
Pase anual regional	\$1,600.00	\$1,920.00	20 %
Pase anual regional reducido	\$480.00	\$576.00	20 %

Fuente: DCTA

Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos

De acuerdo con el sitio web de la DCTA, los pases de tarifas regionales son “válidos en el tren A, el autobús de conexión, el servicio de traslado de conexión de Highland Village, el servicio a pedido de la comunidad de Highland Village, North Texas Xpress (entre Denton y Fort Worth), el servicio de traslado del campus de la UNT y el del campus del NCTC. Obligatoria para viajes fuera del área de servicio de la DCTA. Incluye el acceso a servicios de trenes y autobuses de ruta fija operados por DART, TRE y la Autoridad de Transporte de Fort Worth (Fort Worth Transportation Authority, FWTA). No incluye el servicio de Access, los servicios de Frisco ni los servicios de paratransito de DART y la FWTA”. Debido a que mediante el pase regional se utilizan servicios en los condados de Dallas y Tarrant, el TTI analizó los promedios de todo el condado además del promedio del área de servicio de la DCTA. Tabla 27 compara los promedios de minorías y personas de bajos ingresos del área de servicio del condado de Denton con los datos demográficos de los posibles usuarios de pases de tarifas regionales. Debido a que el pase de tarifa regional no se presentó como una opción de boleto en la encuesta, el TTI agregó resultados basados en los pasajeros que usaban múltiples sistemas (es decir, DCTA y DART). Esta comparación demuestra que lo más probable es que los usuarios de pases de tarifas regionales, en promedio, sean de bajos ingresos o pertenezcan a minorías. Este resultado es menos marcado en el condado de Dallas que en el condado de Tarrant (Tabla 28).

Tabla 27. Población del área de servicio de la DCTA comparada con los usuarios de pases de tarifas regionales

	Condado de Denton	
	Población de bajos ingresos	Población minoritaria
Usuarios de pases de tarifas regionales	44.6 %	55.6 %
Promedio del área de servicio	8.9 %	20.5 %
Diferencia	35.7 %	35.1 %

Datos de la encuesta de pasajeros de 2014 del NCTCOG y de los cálculos a 5 años de la ACS de 2012-2016, tablas B17001 y tabla B02001

Tabla 28. Promedios de minorías y personas de bajos ingresos de los condados de Dallas y Tarrant

	Condado de Dallas		Condado de Tarrant	
	Población de bajos ingresos	Población minoritaria	Población de bajos ingresos	Población minoritaria
Usuarios de pases de tarifas regionales	44.6 %	55.6 %	44.6 %	55.6 %
Promedio del área de servicio	18.57 %	39.3 %	14.36 %	30.2 %
Diferencia	26.0 %	16.4 %	30.2 %	25.4 %

Datos de la encuesta de pasajeros de 2014 del NCTCOG y de los cálculos a 5 años de la ACS de 2012-2016, tablas B17001 y tabla B02001

Poblaciones con dominio limitado del inglés

La DCTA incluye a poblaciones con dominio limitado del inglés (LEP) en los requisitos de los análisis de equidad de la agencia de transporte de modo que el personal esté informado sobre la situación de esta población. Si bien la información sobre el LEP no está incluida en la encuesta a bordo de transporte regional de 2014 del NCTCOG, hay una pregunta similar que busca indagar qué tan bien un pasajero habla en inglés. Los pasajeros podían elegir entre las opciones “Muy bien”, “Bien”, “No muy bien”, o “No lo hablo”. El TTI usó las respuestas en los casos en que los pasajeros marcaban “No muy bien” o “No lo hablo” e hizo una comparación con los datos del LEP obtenidos de los cálculos a 5 años de la ACS de 2012-2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. De las secciones censales dentro del condado de Denton, se determinó que el 4.2 % de los grupos familiares hablaban en inglés de manera limitada en 2016 frente al 12.1 % de los encuestados que usaban tarifas regionales. Tabla 29 presenta estos datos y da cuenta de que, según los datos demográficos, los usuarios de pases de tarifas regionales, en promedio, tienen un dominio limitado del inglés en comparación con la sección censal promedio del condado.

Tabla 29. Promedio de pasajeros con LEP en comparación con el promedio del condado

	Condado de Denton
Promedio de usuarios de pases de tarifas regionales	12.1 %
Promedio del área de servicio	4.2 %
Diferencia	7.9 %

Datos de los cálculos a 5 años de la ACS de 2012-2016 y de la encuesta de pasajeros del NCTCOG (N = 58).

Conclusión

Análisis del tren A

De acuerdo con los hallazgos del análisis de equidad del Título VI, las zonas de boleto gratuito del tren A de la DCTA afectan áreas con concentraciones de poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y con LEP que superan el promedio. Sin embargo, debido a que el cambio en la tarifa implica una reducción en la tarifa general de \$3.00 a \$0.00, este cambio ofrece una oportunidad para que estas poblaciones disfruten de un mejor acceso al servicio del tren A de la DCTA y de

las conexiones regionales que este proporciona. Para una mayor referencia, en el apéndice B se ofrecen mapas que representan la ubicación, por grupos de bloques del censo, de poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y con LEP.

Análisis de tarifas regionales

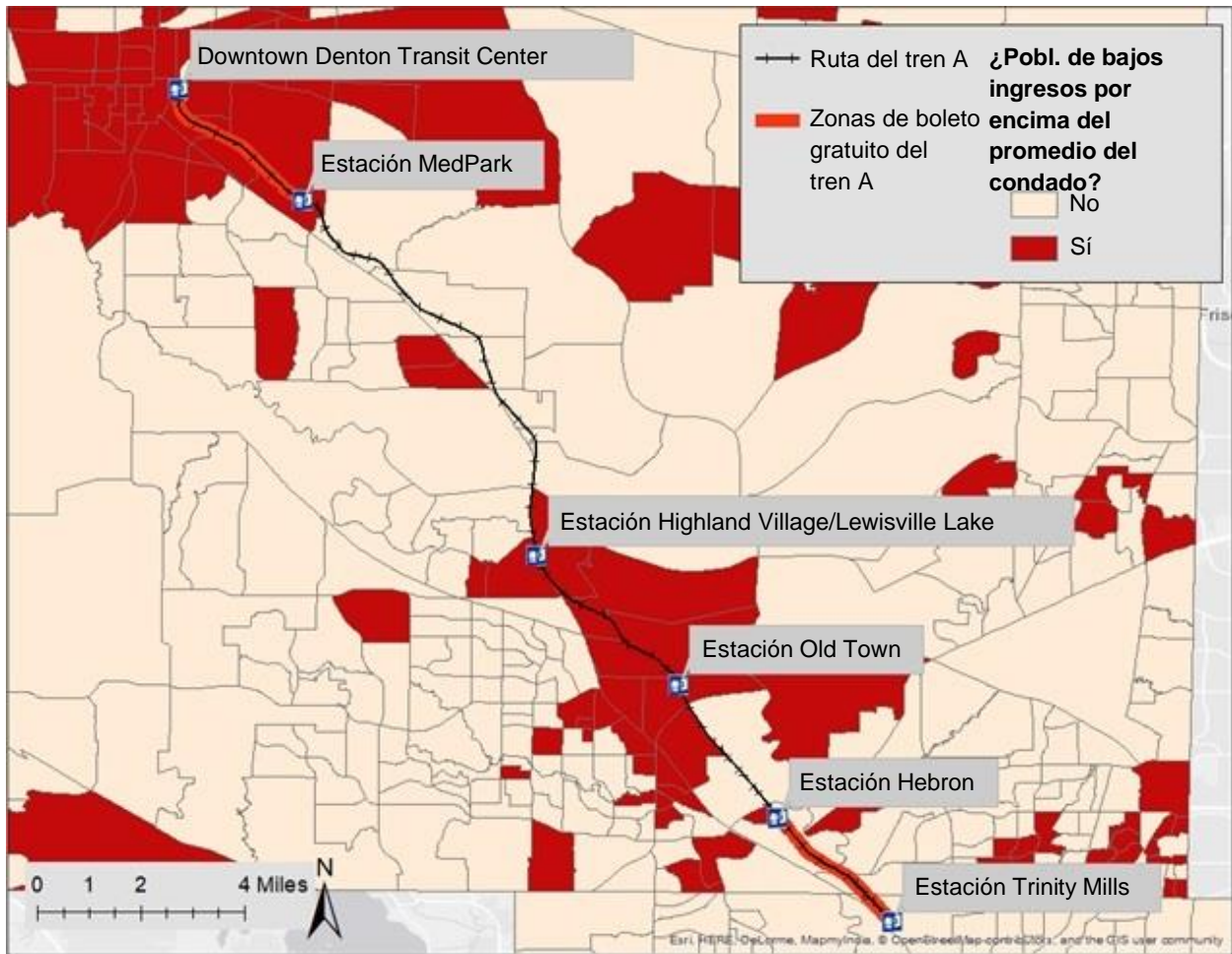
Los hallazgos del análisis de equidad del Título VI demuestran que el cambio en las tarifas regionales de la DCTA afecta a áreas de pasajeros del servicio con concentraciones de poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y con LEP que exceden el promedio. Por lo tanto, según la política del Título VI de la DCTA, el cambio en las tarifas daría lugar a un impacto desigual y a una carga desproporcionada. El cambio en las tarifas consiste en la aplicación de un 20 % uniforme a todos los tipos de tarifas regionales y está programado para que se implemente en agosto de 2018. Sin embargo, la DCTA, está tomando algunas medidas para mitigar el impacto introduciendo zonas de boleto gratuito del tren A. Además, la DCTA está implementando una tarifa promocional para los pases de tarifas locales. La tarifa promocional consiste en descuentos del 26 % al 50 % en todas las opciones de pases de tarifas locales. La DCTA cuenta con una declaración de política que aborda las medidas generales que se deben tomar para evitar, minimizar o mitigar dichos impactos.

Orientación general para la mitigación

La declaración de política de la DCTA elabora una orientación general en caso de que se considere que un cambio importante en el servicio o la tarifa dará lugar a un impacto desigual o una carga desproporcionada.

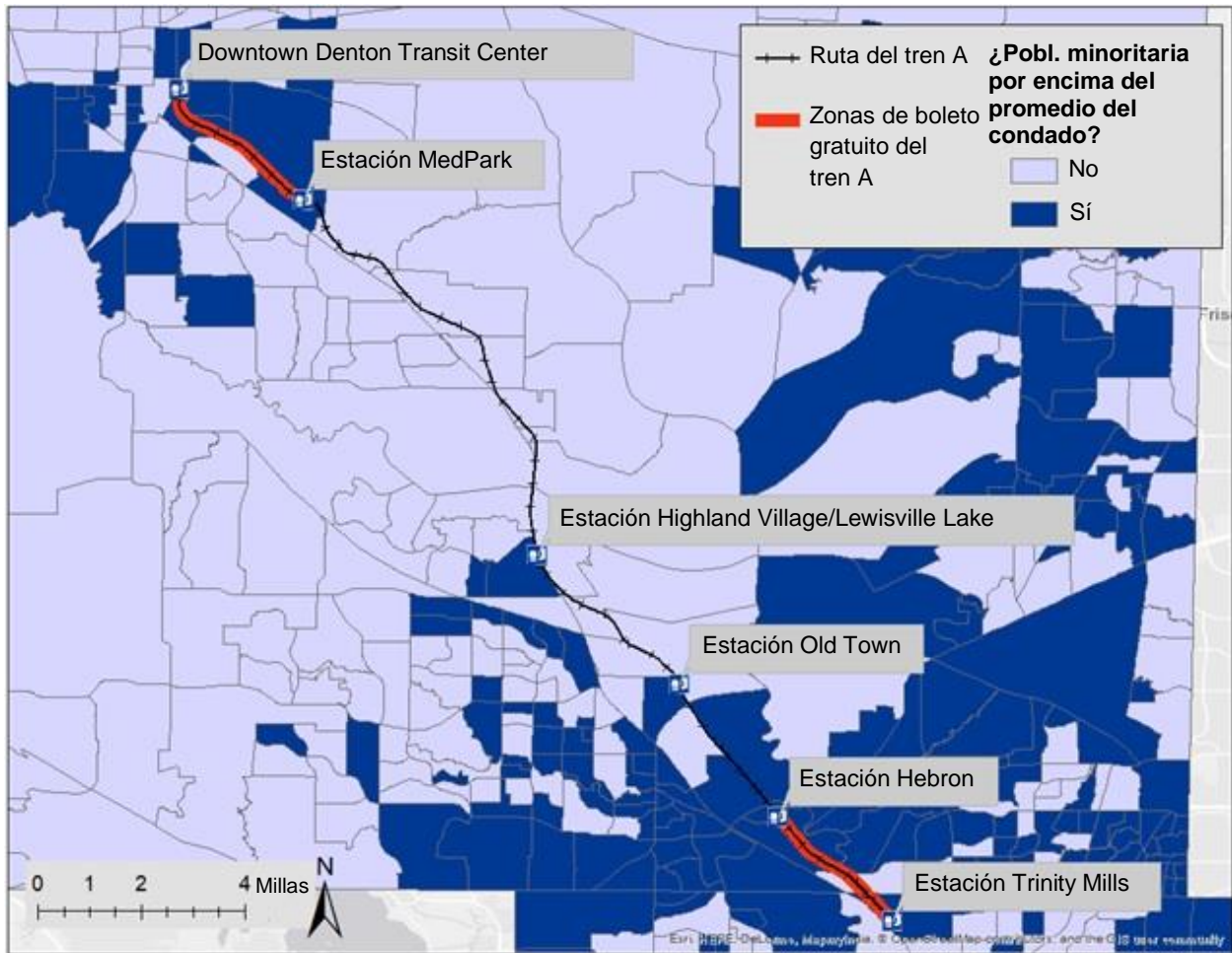
1. *Evitar, minimizar o mitigar el impacto o la carga: Si se considera que un cambio importante propuesto en el servicio o la tarifa dará lugar a un impacto desigual o una carga desproporcionada, la Autoridad analizará la modificación de los cambios propuestos para evitar, minimizar o mitigar el impacto desigual o las cargas desproporcionadas del cambio propuesto. Todas las modificaciones del cambio propuesto tienen que ser analizadas nuevamente conforme a las políticas para determinar si el cambio propuesto eliminó los impactos desiguales o las cargas desproporcionadas del cambio.*
2. *Sin modificaciones o imposibilidad de eliminar el impacto o la carga: Si la Autoridad opta por no modificar el cambio importante propuesto en el servicio o la tarifa, o si las modificaciones del cambio importante propuesto en el servicio o la tarifa no eliminan los impactos desiguales o las cargas desproporcionadas, se tienen que tomar las siguientes medidas:*
 - a. *Si la Autoridad opta por no modificar el cambio importante propuesto en el servicio o la tarifa, o si las modificaciones del cambio importante propuesto en el servicio o la tarifa no eliminan el impacto desigual, la Autoridad puede implementar el cambio importante en el servicio o la tarifa solamente si:*
 - i. *la Autoridad cuenta con una justificación legítima sustancial para el cambio propuesto en el servicio o la tarifa, y*
 - ii. *la Autoridad puede demostrar que no existen alternativas que habrían tenido un impacto desigual menor sobre los pasajeros pertenecientes a minorías que permitirían seguir cumpliendo con las metas legítimas del programa de la Autoridad.*
 - b. *Si la Autoridad opta por no modificar el cambio importante propuesto en el servicio o la tarifa, o si las modificaciones del cambio importante propuesto en el servicio o la tarifa no eliminan la carga desproporcionada sobre los pasajeros de bajos ingresos, la Autoridad tomará medidas para evitar, minimizar o mitigar esos impactos siempre que sea posible, y la Autoridad debe definir tarifas o servicios alternativos disponibles para los pasajeros de bajos ingresos.*

Apéndice A: zonas de boleto gratuito del tren A y cambios en las tarifas regionales-mapeo



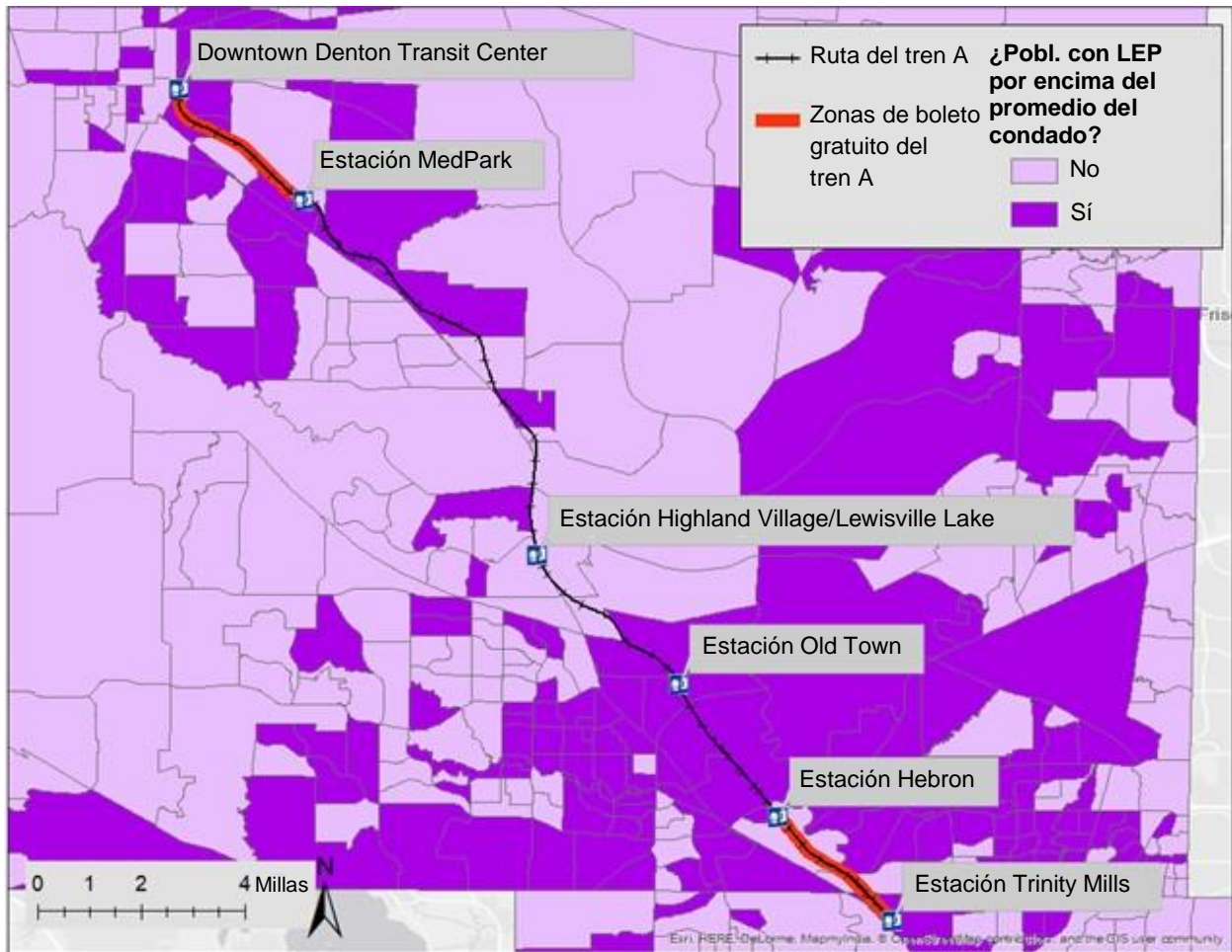
Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

Concentraciones de poblaciones de bajos ingresos de la DCTA: zonas de boleto gratuito del tren A



Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

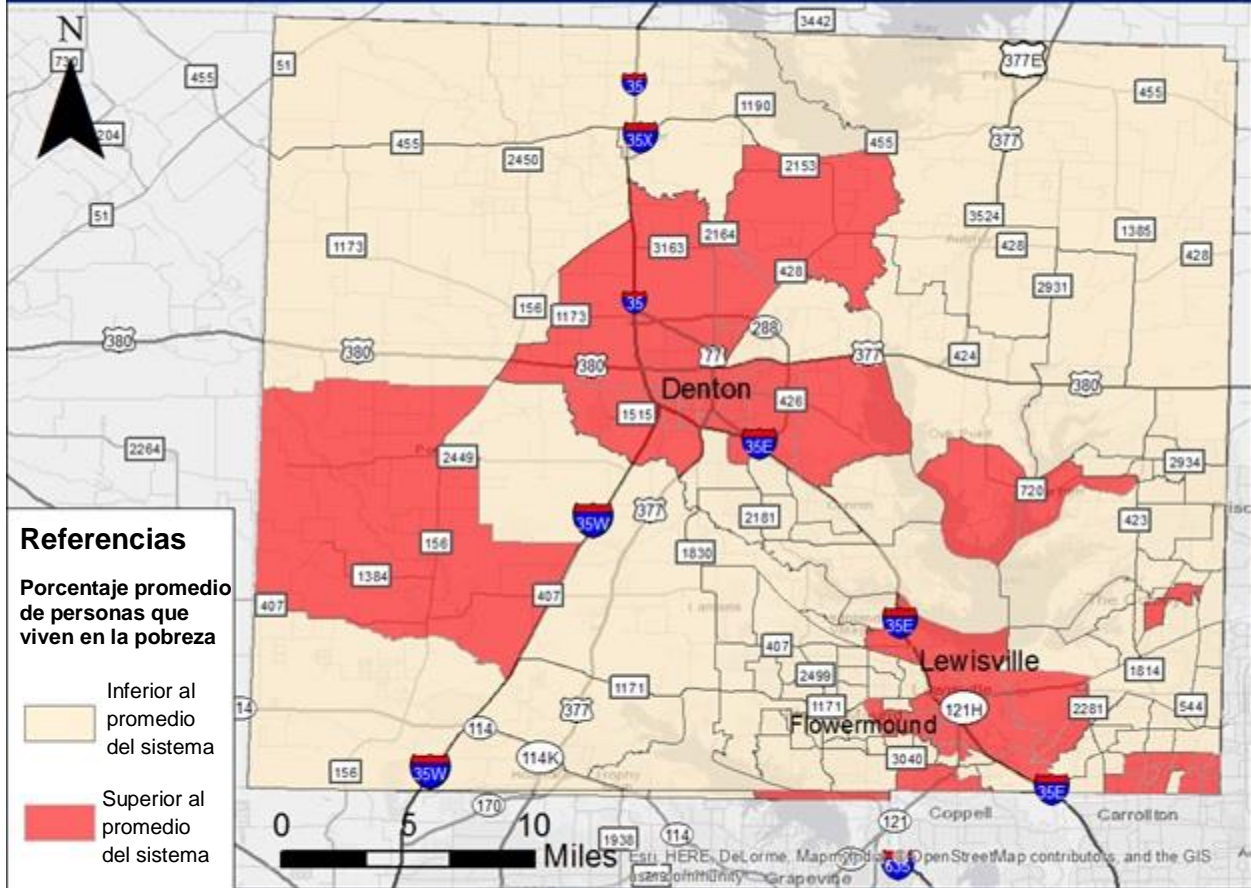
Concentraciones de poblaciones minoritarias de la DCTA: zonas de boleto gratuito del tren A



Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

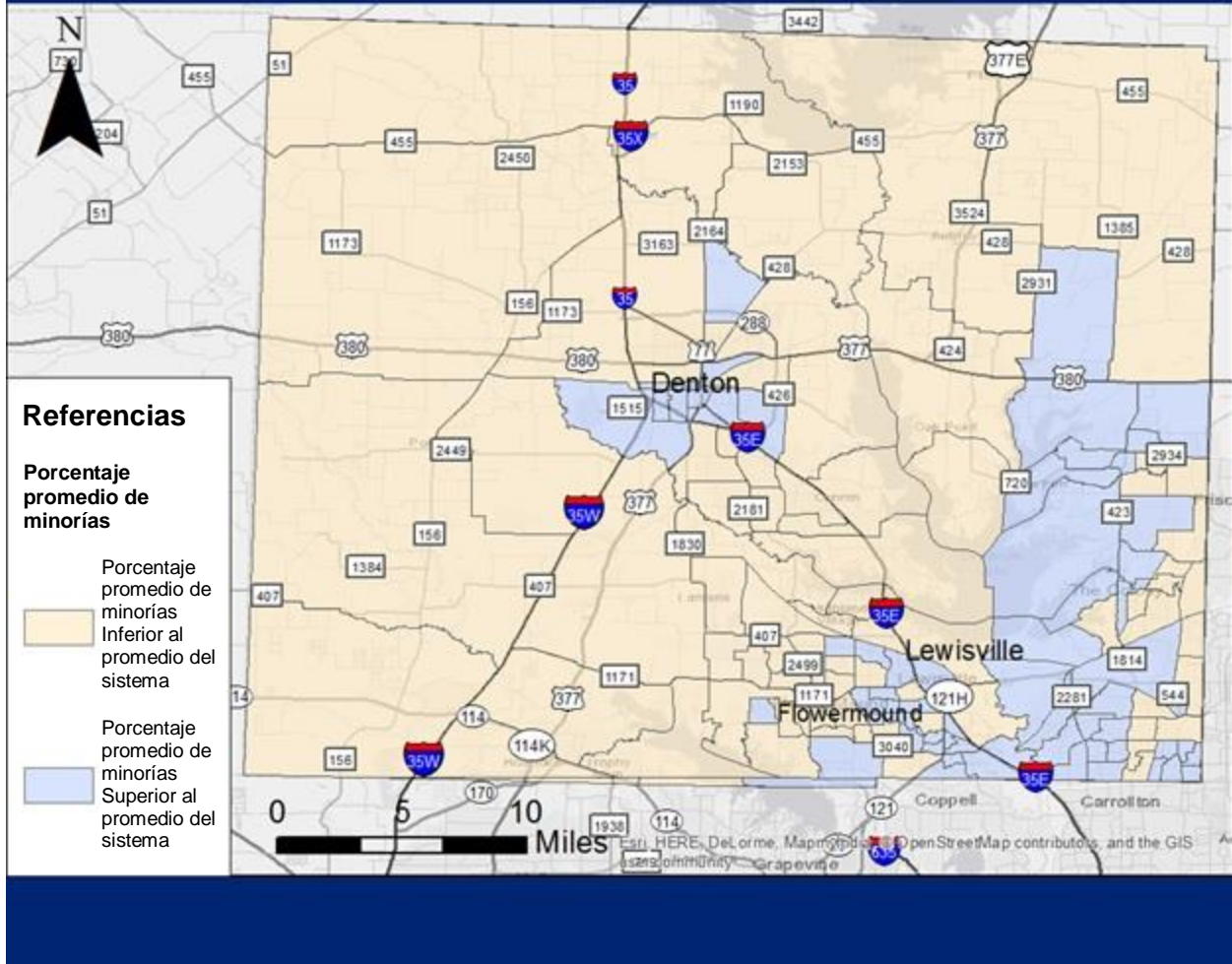
Concentraciones de poblaciones con LEP de la DCTA: zonas de boleto gratuito del tren A

Pobreza superior al promedio del sistema



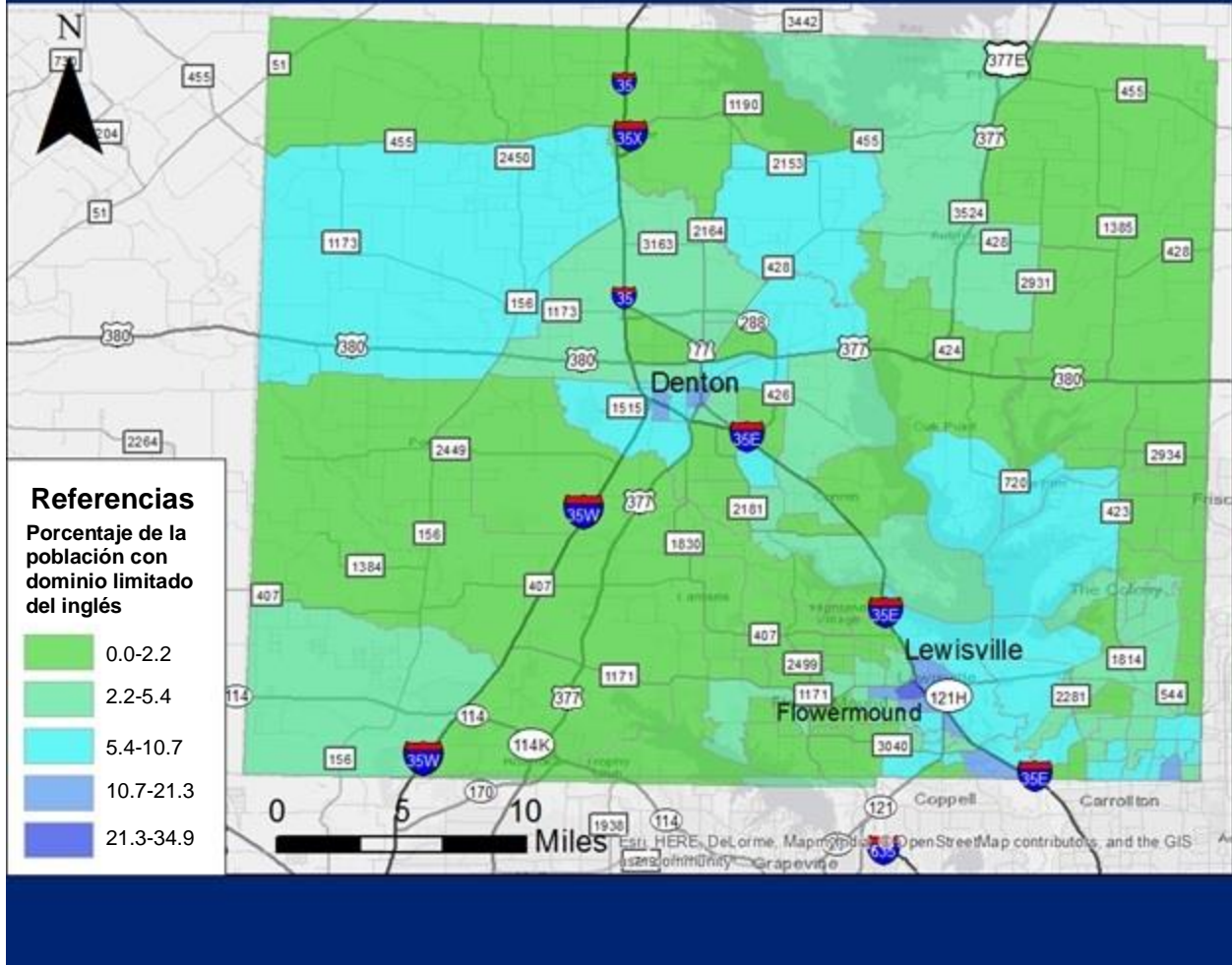
Porcentaje promedio de personas que viven en la pobreza en el condado de Denton

Porcentaje de minorías superior al promedio del sistema



Porcentaje promedio de minorías de las personas en el condado de Denton

Porcentaje de la población con dominio limitado del inglés



Porcentaje de la población con dominio limitado del inglés en el condado de Denton

Diseño del servicio original de North Texas Express: análisis de equidad

En coordinación con Trinity Metro, en agosto de 2017, la DCTA implementó un nuevo servicio de ruta fija llamado “North Texas Xpress”. Debido a que el servicio North Texas Xpress (NTX) es nuevo, según la política de cambios importantes en el servicio de la DCTA, califica como un cambio importante en el servicio y, por lo tanto, requiere de un análisis de equidad del Título VI.

Análisis del Título VI

El proceso del análisis de equidad del Título VI de la DCTA para los cambios en las tarifas y los servicios presenta siete pasos principales, descritos en el apéndice A. En esta sección, se documenta el proceso de recopilación de datos y del análisis espacial usado para determinar si las personas de bajos ingresos y pertenecientes a minorías, y los grupos familiares con dominio limitado del inglés (LEP)¹³ se encuentran dentro del área de servicio y cerca de la ruta de NTX.

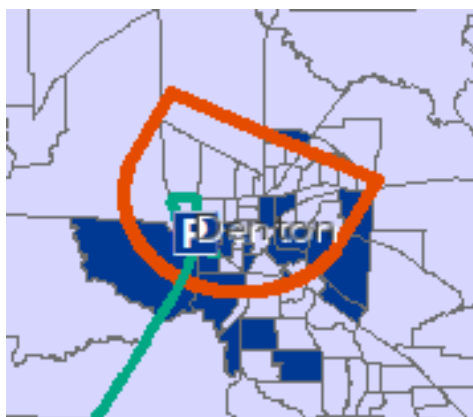
Hallazgos y recopilación de datos

El proceso de análisis de equidad del Título VI de la DCTA requiere de documentación del área afectada que incluya información sobre los datos demográficos de los posibles pasajeros y del lugar del cambio propuesto en el servicio. Para recopilar esta información, el TTI accedió a los *shapefiles* de los grupos de bloques del censo de TIGER y a la base de datos de American FactFinder de la Oficina del Censo de EE. UU. Este informe presenta información sobre la cantidad de residentes de bajos ingresos y pertenecientes a minorías en cada grupo de bloques del censo dentro del área de cobertura de las paradas de NTX en los condados de Denton y Tarrant, y un resumen de los datos demográficos del área de servicio de la agencia de transporte (total de la población, residentes de bajos ingresos, pertenecientes a minorías y con dominio limitado del inglés). El apéndice B presenta mapas que muestran la ubicación de las poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y con LEP de la DCTA dentro de las áreas de cobertura de NTX y del área de servicio en su totalidad.

Las áreas de cobertura de NTX están representadas por parábolas de seis millas de ancho por cinco millas de largo con la estación una milla dentro del ápice, como se muestra en la Figura 21.

¹³ Los grupos familiares con LEP no son un grupo protegido por los requisitos para los cambios en tarifas y servicios del Título VI; por lo tanto, estos datos se calculan con el único fin de informar los trabajos relacionados con el servicio al cliente que lleva a cabo la DCTA.

Figura 21. Ejemplo del área de cobertura



Poblaciones minoritarias y de bajos ingresos

En 2016, la población del área de servicio NTX de la DCTA (condados de Denton y Tarrant) era de 2,702,179¹⁴. En el mismo año, se determinó que el 8.9 % de la población del condado de Denton y el 14.2 % de la población del condado de Tarrant eran de bajos ingresos. En 2016, también se determinó que el 20.5 % de la población del condado de Denton y el 27.2 % de la población del condado de Tarrant pertenecían a minorías.

Para determinar cuáles son las poblaciones afectadas por el servicio NTX, el TTI calculó el porcentaje de los residentes de bajos ingresos y pertenecientes a minorías dentro de las áreas de cobertura de NTX. De acuerdo con este análisis del área de cobertura, la implementación del servicio NTX afectó a 54 grupos de bloques del censo con una población de 90,263 en el condado de Denton y a 83 grupos de bloques del censo con una población de 97,478 en el condado de Tarrant. El área de servicio NTX (condados de Denton y Tarrant) está integrada por 1,555 grupos de bloques del censo. Tabla 11 muestra el porcentaje de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos afectadas por los cambios en el servicio, en comparación con el promedio del área de servicio. En el condado de Denton, un porcentaje superior al promedio de residentes de bajos ingresos se encuentra en el área de cobertura de NTX, pero la población minoritaria del área de cobertura es inferior al promedio del condado. En el condado de Tarrant, las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos en el área de cobertura de NTX superan los promedios del condado.

¹⁴ Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU.

Tabla 30. Población minoritaria y de bajos ingresos afectada por la implementación del servicio NTX

	Condado de Denton		Condado de Tarrant	
	Población de bajos ingresos	Población minoritaria	Población de bajos ingresos	Población minoritaria
Población dentro del área de cobertura	25.8 %	17.7 %	23.6 %	31.9 %
Promedio del condado	8.9 %	20.5 %	14.2 %	27.2 %
Diferencia	16.9 %	-2.8 %	9.3 %	4.7 %

Fuente: Análisis de datos del TTI de los cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU.

Poblaciones con dominio limitado del inglés

La DCTA incluye a poblaciones con dominio limitado del inglés (LEP) en los requisitos de los análisis de equidad de la agencia de transporte. De los grupos de bloques del censo dentro de las áreas de cobertura de NTX en el condado de Denton, se determinó que el 23 % de los grupos familiares hablaban en inglés de manera limitada en 2016 (un 1.4 % menos que el promedio del condado). En el mismo año, en el condado de Tarrant, se determinó que el 39.5 % de los grupos familiares dentro de las áreas de cobertura de NTX hablaban en inglés de manera limitada (un 10.3 % más que el promedio del condado). Tabla 13 compara las poblaciones que hablan en inglés de manera limitada dentro de las áreas de cobertura de NTX en los condados de Denton y Tarrant con el promedio del condado.

Tabla 31. Grupos familiares con LEP afectados por la implementación del servicio NTX

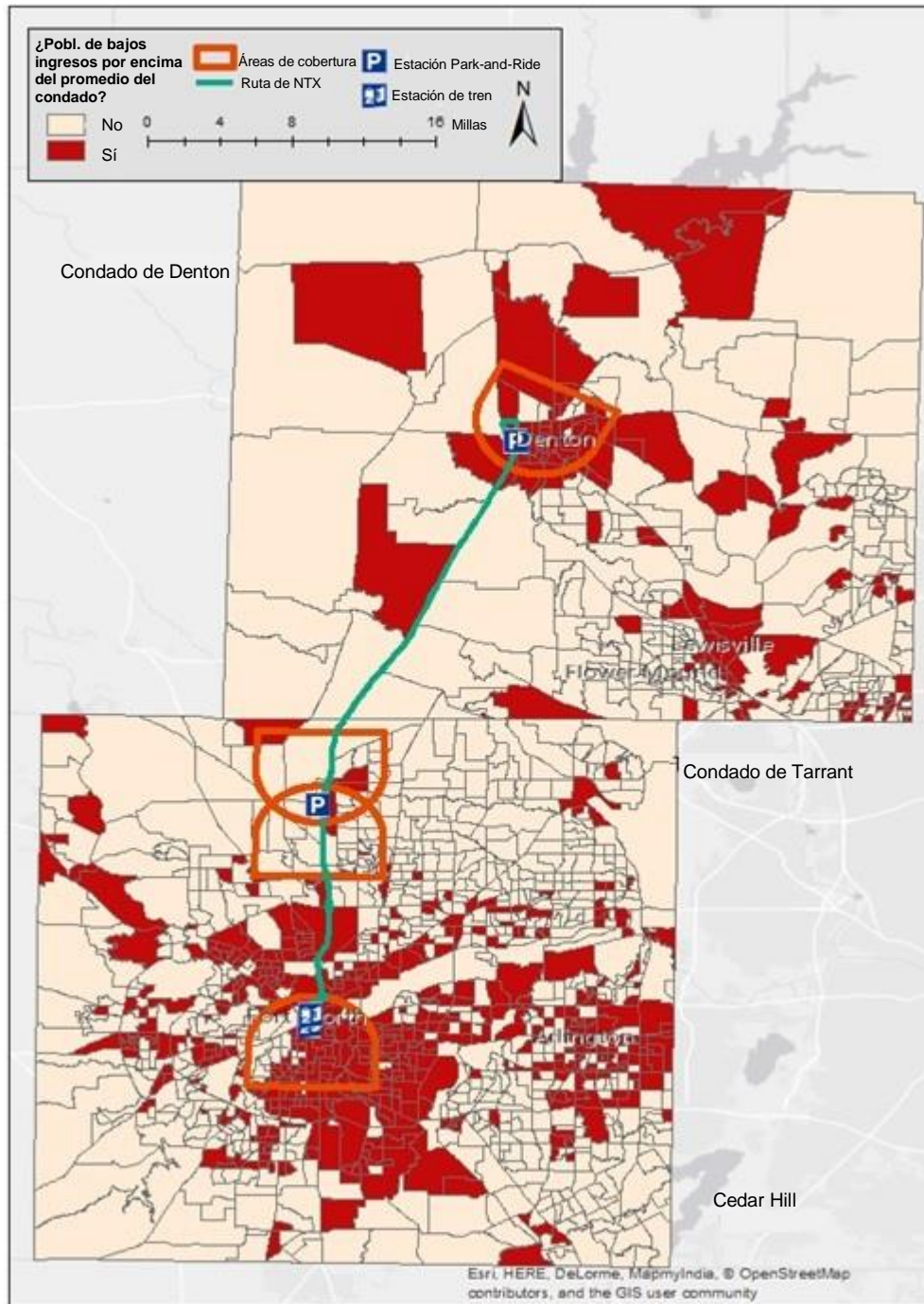
	Condado de Denton	Condado de Tarrant
Población dentro del área de cobertura	23.0 %	39.5 %
Promedio del condado	24.4 %	29.2 %
Diferencia	-1.4 %	10.3 %

Fuente: Análisis de datos del TTI de los cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU.

Conclusión

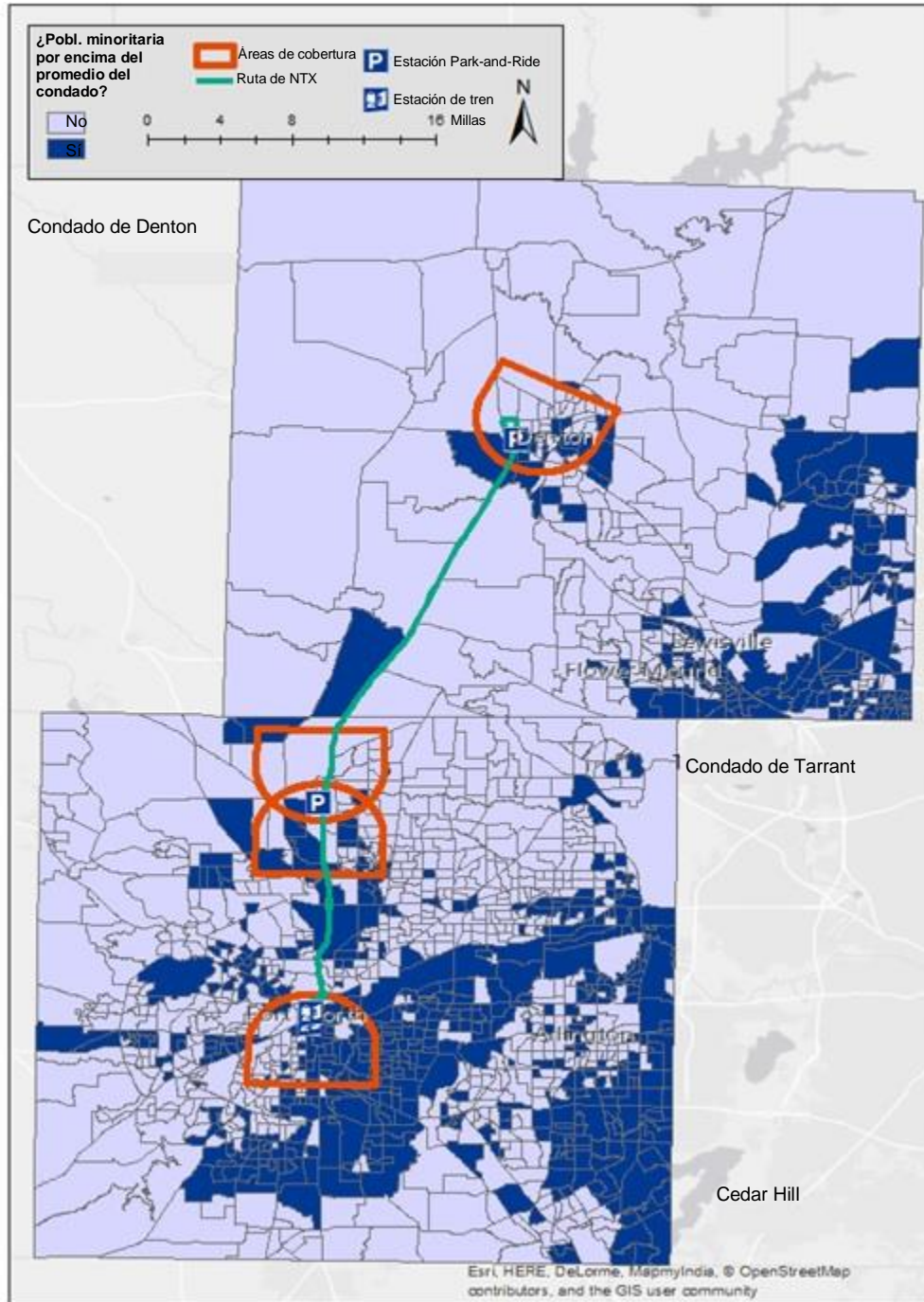
De acuerdo con los hallazgos del análisis de equidad del Título VI, el nuevo servicio de traslado en autobús North Texas Express de la DCTA afecta áreas con concentraciones de poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y con LEP que superan el promedio, y el efecto neto sobre estas poblaciones es el acceso adicional directo al transporte.

Apéndice A: Diseño del servicio original de North Texas Express-mapeo



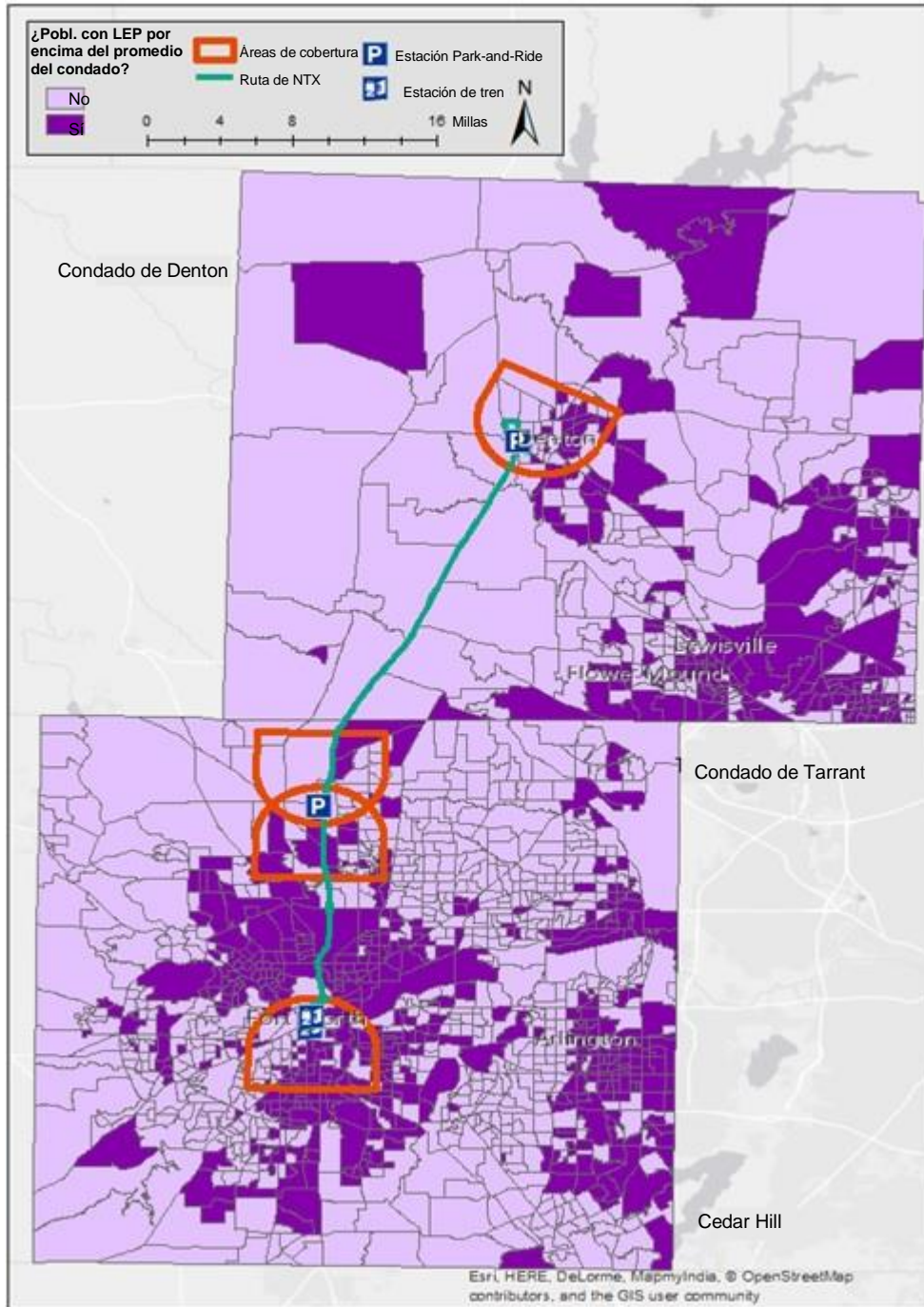
Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

Concentraciones de poblaciones de bajos ingresos de la DCTA: introducción del servicio NTX



Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

Concentraciones de poblaciones minoritarias de la DCTA: introducción del servicio NTX



Fuente: Cálculos a 5 años de la ACS de 2016 de la Oficina del Censo de EE. UU. y cálculos del TTI

Concentraciones de poblaciones con LEP de la DCTA: introducción del servicio NTX

Cambio en el servicio de enero de 2019: análisis de equidad

Tarifas actuales y propuestas de la DCTA

La DCTA opera un servicio de autobús de ruta fija, etiquetado como *de conexión*, en las ciudades de Denton y Lewisville, de lunes a sábado (excepto los días feriados) y en Highland Village durante las horas pico, de lunes a viernes (excepto los días festivos). En asociación con la University of North Texas (UNT) y el North Central Texas College (NCTC), la DCTA presta servicio de traslado del NCTC y de la UNT a los estudiantes, docentes y miembros del personal de la universidad, así como al público en general. La DCTA ofrece un servicio de tren de cercanías, etiquetado como *tren A*, para conectar a Denton con el tren ligero Green Line de Dallas Area Rapid Transit (DART). La DCTA también está asociada con Trinity Metro (Fort Worth, TX) para prestar el servicio de traslado en autobús North Texas Xpress, que conecta a Denton con el centro de Fort Worth. Además, la DCTA ofrece viajes compartidos en camioneta, el servicio de respuesta ante la demanda de Access, el servicio de respuesta ante la demanda de Frisco, el servicio de taxi subsidiado del condado de Collin, y servicios a pedido para zonas específicas de Denton, Lewisville y Highland Village.

Los cambios propuestos en las tarifas para que se implementen en enero de 2019 no modificarán las tarifas de los servicios a pedido, de respuesta ante la demanda y de viajes compartidos en camioneta de la DCTA. Por lo tanto, en las siguientes secciones, los investigadores del TTI se centran en analizar el impacto de los cambios propuestos en las tarifas en los servicios de tren y autobús de ruta fija.

Servicios aplicables y tipos de tarifas

Actualmente, la DCTA ofrece tres tipos de tarifas —de conexión, locales y regionales— de las cuales los pasajeros eligen según sus necesidades de viaje. Las tarifas de conexión son válidas para el autobús de conexión de Denton, el autobús de conexión de Lewisville, el servicio de traslado de conexión de Highland Village y los servicios de traslado de la UNT. Las tarifas locales se usan en el tren A, el servicio de traslado del NCTC y el segmento de North Texas Xpress de Denton a North Park and Ride (North P&R), además de los servicios cubiertos por las tarifas de conexión. Las tarifas regionales les permiten a los pasajeros viajar una mayor distancia en el North Texas Xpress hasta el Fort Worth Intermodal Transportation Center (ITC) y usar muchos otros servicios prestados por DART y Trinity Metro. Los pasajeros pueden pagar en efectivo al subir a cualquier autobús de la DCTA, pero deben comprar pases en las máquinas expendedoras de boletos ubicadas en las plataformas del tren para el tren A y los servicios de DART o Trinity Metro.

La DCTA propone eliminar las tarifas de conexión para simplificar sus tipos de tarifas, a partir de enero de 2019. Tabla 32 muestra la comparación de los tipos de tarifas actuales con las propuestas.

Tabla 32. Tipos de tarifas actuales y propuestas y servicios aplicables de la DCTA

Servicios de la DCTA	Tipo de tarifa actual				Tipo de tarifa propuesta		
	Tarifas de conexión	Tarifas locales	Tarifas regionales	Tarifa en efectivo	Tarifas locales	Tarifas regionales	Tarifa en efectivo
Tren A		X	X		X	X	
Autobús de conexión de Denton	X	X	X	X	X	X	X
Autobús de conexión de Lewisville	X	X	X	X	X	X	X
Servicio de traslado de conexión de Highland Village	X	X	X	X	X	X	X
Servicio de traslado de la UNT	X	X	X	X	X	X	X
Servicio de traslado del NCTC		X	X	X	X	X	X
North Texas Xpress (De Denton a North P&R y al revés)		X	X	X	X	X	X
North Texas Xpress (De Denton a la estación Fort Worth ITC y al revés)			X	X		X	X
Servicios de DART, Trinity Metro y TRE			X			X	

Nota: las celdas marcadas con una “X” indican que el tipo de tarifa puede usarse en un servicio de la DCTA determinado. Las celdas en blanco indican los tipos de tarifas que no son elegibles para usarse en el servicio especificado.

Estructuras de las tarifas

La estructura actual de las tarifas de la DCTA en cada tipo de tarifa está conformada principalmente por boletos y pases. Los boletos de ida y la reserva de boletos para 10 viajes están solo disponibles en la tarifa de conexión. Los tipos de tarifas locales y regionales comparten los mismos pases, que incluyen desde un pase de 2 horas hasta un pase anual.

Los cambios propuestos en las tarifas implicarán la eliminación de todas las tarifas de conexión; se mejorará la estructura de tarifas de la DCTA para que incluya únicamente pases. Los pases del mediodía y de 2 horas se eliminarán en las tarifas regionales y locales al mismo tiempo que se implementará un nuevo pase —pase AM/PM— en las tarifas locales. La DCTA propuso eliminar el pase regional de 7 días para alinearse con los últimos cambios implementados por DART, el socio regional de la DCTA, en agosto de 2018.

Tabla 33 compara las estructuras y tipos de tarifas actuales de la DCTA con las propuestas.

Tabla 33. Tipos de tarifas actuales y propuestas y estructuras de las tarifas de la DCTA

Estructura de las tarifas	Tipo de tarifa actual			Tipo de tarifa propuesta	
	Tarifas de conexión	Tarifas locales	Tarifas regionales	Tarifas locales	Tarifas regionales
Boleto de ida	x				
Reserva de 10 viajes	x				
Pase de 2 horas		x	x		
Pase del mediodía		x	x		
Pase AM/PM (<i>nuevo</i>)				x	
Pase diario		x	x	x	x
Paquete por 10 pases diarios		x	x	x	x
Pase de 7 días		x	x	x	
Pase de 31 días	x	x	x	x	x
Pase anual	x	x	x	x	x

Nota: las celdas marcadas con una “x” indican que el tipo de tarifa actual o propuesta incluye una estructura de tarifa determinada (boleto o pase). Las celdas en blanco indican que el boleto o el pase no está disponible en el tipo de tarifa o que se propone eliminarlo.

Tarifa reducida

Actualmente, la DCTA ofrece tarifas reducidas a los pasajeros con discapacidades, adultos mayores de 65 años y titulares de Medicare en los boletos de ida de conexión, los pases de 31 días, y en los pases locales y regionales de 2 horas, de 31 días, diarios y anuales. Los pasajeros elegibles deben presentar un formulario de solicitud y deben obtener una identificación de la DCTA para usar como comprobante al solicitar tarifas reducidas. Además, la DCTA creó los siguientes cinco programas de descuento para ofrecer tarifas con descuento a una variedad de grupos:

- **Programa de Descuento para Organizaciones sin Fines de Lucro:** las organizaciones 501(c)3 sin fines de lucro con sede en el condado de Denton son elegibles para recibir un descuento del 50 % en los boletos de ida de conexión y en los pases de 31 días de conexión, locales y regionales cuando compran de a 10.
- **Programa de Descuento Grupal:** este programa ofrece descuentos del 10 % al 20 % a los pasajeros que compran más de 25 boletos de ida de conexión y pases diarios locales o regionales. Este programa se aplica a tarifas reducidas y sin descuento. En el caso de las tarifas sin descuento, los pasajeros pueden elegir pases flexibles o con fechas específicas según sus necesidades y, por lo tanto, recibir diferentes descuentos.
- **Programa de Pase Corporativo:** este programa les ofrece a las empresas con sede en el condado de Denton un descuento en los pases anuales de conexión, locales y regionales para sus empleados. El descuento va desde el 25 % al 40 % y depende mucho de la cantidad de pases comprados.

- Programa de Pases de Verano para Jóvenes: los pasajeros de 5 a 18 años son elegibles para comprar un pase local de verano para jóvenes por \$30. El pase es válido durante junio, julio y agosto.
- Programa de Pase Universitario: en asociación con las instituciones de educación superior del condado de Denton, la DCTA ofrece dos tipos de pases (locales y regionales) en tres períodos (semestre completo, semestre de verano y anual) para estudiantes, docentes y miembros del personal afiliados con universidades e institutos locales. Los estudiantes, docentes y miembros del personal de la UNT viajan en el autobús de conexión y de traslado de la UNT de manera gratuita, al igual que los estudiantes, docentes y miembros del personal del NCTC al viajar en el autobús de conexión y de traslado del NCTC.

Los cambios propuestos en las tarifas implicarán el retiro del pase de verano para jóvenes. Se eliminarán todas las tarifas de conexión reducidas porque la tarifa de conexión se retirará. No habrá cambios en los Programas de Descuento para Organizaciones sin Fines de Lucro, de Descuento Grupal, de Pase Corporativo y de Pase Universitario.

Tabla 34 ofrece un resumen de los cambios entre las tarifas reducidas actuales y propuestas por tipo y estructura de las tarifas.

Tabla 34. Tipos de tarifas actuales y propuestas y estructuras de tarifas reducidas de la DCTA

Estructuras de las tarifas reducidas	Tipo de tarifa actual			Tipo de tarifa propuesta	
	Tarifas de conexión	Tarifas locales	Tarifas regionales	Tarifas locales	Tarifas regionales
Boleto de ida	1, 2, 3				
Pase de 2 horas		1	1		
Pase AM/PM (<i>nuevo</i>)				1	
Pase diario		1, 3	1, 3	1, 3	1, 3
Pase de 31 días	1, 2	1, 2	1, 2	1, 2	1, 2
Pase anual	4	1, 4, 6	1, 4, 6	1, 4, 6	1, 4, 6
Pase de verano para jóvenes		5			
Pase estudiantil – Semestre completo/de verano		6	6	6	6
Pase para docentes/miembros del personal – Semestre completo/de verano		6	6	6	6

Nota: las celdas marcadas con “1”, etc., indican que el tipo de tarifa actual o propuesta incluye una estructura de tarifa reducida determinada (boleto o pase). Las celdas en blanco indican que el boleto o el pase no es admitido por el tipo de tarifa o que se propone eliminarlo.

1 Tarifas reducidas para personas con discapacidades, adultos mayores (65+) y titulares de Medicare

2 Programa de Descuento para Organizaciones sin Fines de Lucro

3 Programa de Descuento Grupal

4 Programa de Pase Corporativo

5 Pase de verano para jóvenes

6 Programa de Pase Universitario

Tarifas de trasbordo

Actualmente, la DCTA les ofrece seis tipos de tarifas totales de trasbordo (ver la Tabla 35) a los pasajeros que optan por hacer conexiones entre los sistemas de conexión, local y regional. De conformidad con los cambios propuestos en las tarifas, se eliminarán todas las tarifas totales de trasbordo.

Tabla 35. Tarifas totales/de trasbordo actuales de la DCTA

Tarifas totales de trasbordo	Precio
Conexión al Sistema Local (2 horas)	\$1.50
Conexión al Sistema Local (pase diario)	\$4.50
Conexión al Sistema Regional (2 horas)	\$3.50
Conexión al Sistema Regional (pase diario)	\$8.50
Conexión al Sistema Regional (pase diario reducido)	\$1.75
Sistema Local al Sistema Regional (2 horas)	\$2.00

Cambios en el precio

Para simplificar la estructura actual de las tarifas, la DCTA planea reducir los precios de algunas tarifas y, al mismo tiempo, eliminar algunos tipos de tarifas. Los investigadores del TTI calcularon la diferencia entre los precios actuales y los propuestos para todos los tipos de tarifas en los que la DCTA propuso hacer ajustes de precio. En el caso de los tipos de tarifas que la DCTA propuso eliminar, los investigadores del TTI determinaron la alternativa de precio más bajo para el tipo de tarifa eliminado y, luego, calcularon la diferencia entre el precio de tarifa actual y la alternativa de precio más bajo. Los pasajeros pueden usar la alternativa determinada para acceder a una cantidad que no sea inferior a la cantidad de servicios que antes usaba y viajar una distancia que no sea inferior a la que viajaba antes. Tabla 36 presenta los resultados de los análisis del TTI. Los pasajeros que actualmente usan los siguientes 10 tipos de tarifas experimentarán un aumento en las tarifas después de la implementación de los cambios propuestos en las tarifas:

- Tarifas de conexión:
 - Reserva de 10 viajes de conexión
 - Pase de 31 días de conexión
 - Pase anual de conexión
- Tarifas locales:
 - Pase local de 2 horas reducido (para viajes que atraviesan el mediodía)
 - Pase local del mediodía (para viajes que atraviesan el mediodía)
 - Pase local de verano para jóvenes
- Tarifas totales de trasbordo:
 - Conexión al Sistema Regional (2 horas)
 - Conexión al Sistema Regional (pase diario)
 - Conexión al Sistema Regional (pase diario reducido)
 - Sistema Local al Sistema Regional (2 horas)

Tabla 36 se destaca en rojo el aumento en las tarifas resultante de los cambios en los tipos de tarifas de arriba.

Tabla 36. Tarifas actuales de la DCTA y su alternativa de menor precio después de los cambios propuestos en las tarifas

Tipo de tarifa actual ¹	Tarifa actual	Cambios propuestos	Alternativa de menor precio	Tarifa propuesta	Cambio	
					Núm.	Porcentaje
Tarifas de conexión						
Viaje de ida de conexión	\$ 1.50	Eliminación	Pase AM/PM local	\$ 1.50	\$ -	0.0 %
Viaje de ida de conexión reducido	\$ 0.75	Eliminación	Pase AM/PM local reducido	\$ 0.75	\$ -	0.0 %
Reserva de 10 viajes de conexión	\$ 13.00	Eliminación	10 pases AM/PM locales	\$ 15.00	\$ 2.00	15.4 %
Pase de 31 días de conexión	\$ 45.00	Eliminación	Pase local de 31 días	\$ 48.00	\$ 3.00	6.7 %
Pase de 31 días de conexión reducido	\$ 25.00	Eliminación	Pase local de 31 días	\$ 24.00	-\$ 1.00	-4.0 %
Pase anual de conexión	\$ 450.00	Eliminación	Pase anual local	\$ 480.00	\$ 30.00	6.7 %
Tarifas locales						
Pase AM/PM	N/C	Nuevo		\$ 1.50	N/C	N/C
Pase AM/PM reducido	N/C	Nuevo		\$ 0.75	N/C	N/C
Pase local de 2 horas	\$ 3.00	Eliminación	Pase AM/PM local (para viajes por la mañana o por la tarde)	\$ 1.50	-\$ 1.50	-50.0 %
			Pase diario local (para viajes que atraviesan el mediodía)	\$ 3.00	\$ -	0.0 %
Pase local de 2 horas reducido	\$ 1.25	Eliminación	Pase AM/PM local reducido (para viajes por la mañana o por la tarde)	\$ 0.75	-\$ 0.50	-40.0 %
			Pase diario local reducido (para viajes que atraviesan el mediodía)	\$ 1.50	\$ 0.25	20.0 %
Pase local del mediodía	\$ 1.75	Eliminación	Pase AM/PM local (para viajes por la mañana o por la tarde)	\$ 1.50	-\$ 0.25	-14.3 %
			Pase diario local (para viajes que atraviesan el mediodía)	\$ 3.00	\$ 1.25	71.4 %
Pase diario local	\$ 6.00	Ajuste del precio	N/C	\$ 3.00	-\$ 3.00	-50.0 %
Pase diario local reducido	\$ 2.50	Ajuste del precio	N/C	\$ 1.50	-\$ 1.00	-40.0 %
Pase local de 7 días	\$ 25.00	Ajuste del precio	N/C	\$ 15.00	-\$ 10.00	-40.0 %
Paquete por 10 pases diarios locales	\$ 40.00	Ajuste del precio	N/C	\$ 20.00	-\$ 20.00	-50.0 %
Pase local de 31 días	\$ 90.00	Ajuste del precio	N/C	\$ 48.00	-\$ 42.00	-46.7 %

Tipo de tarifa actual ¹	Tarifa actual	Cambios propuestos	Alternativa de menor precio	Tarifa propuesta	Cambio	
					Núm.	Porcentaje
Pase local de 31 días reducido	\$ 40.00	Ajuste del precio	N/C	\$ 24.00	-\$ 16.00	-40.0 %
Pase anual local	\$ 650.00	Ajuste del precio	N/C	\$ 480.00	-\$ 170.00	-26.2 %
Pase anual local reducido	\$ 480.00	Ajuste del precio	N/C	\$ 240.00	-\$ 240.00	-50.0 %
Tarifas regionales						
Pase regional de 2 horas	\$ 6.00	Eliminación	Consulte la nota 2 debajo de esta tabla.	N/C	N/C	N/C
Pase regional de 2 horas reducido	\$ 1.50	Eliminación	Consulte la nota 2 debajo de esta tabla.	N/C	N/C	N/C
Pase regional del mediodía	\$ 3.50	Eliminación	Consulte la nota 2 debajo de esta tabla.	N/C	N/C	N/C
Pase diario regional	\$ 12.00	Ningún cambio	N/C	N/C	N/C	N/C
Pase diario regional reducido	\$ 3.00	Ningún cambio	N/C	N/C	N/C	N/C
Pase regional de 7 días	\$ 60.00	Eliminación	Consulte la nota 2 debajo de esta tabla.	N/C	N/C	N/C
Paquete por 10 pases diarios regionales	\$ 84.00	Ningún cambio	N/C	N/C	N/C	N/C
Pase regional de 31 días	\$ 192.00	Ningún cambio	N/C	N/C	N/C	N/C
Pase regional de 31 días reducido	\$ 48.00	Ningún cambio	N/C	N/C	N/C	N/C
Pase anual regional	\$ 1,920.00	Ningún cambio	N/C	N/C	N/C	N/C
Pase anual regional reducido	\$ 576.00	Ningún cambio	N/C	N/C	N/C	N/C
Programa de Pase de Verano para Jóvenes						
Pase local de verano para jóvenes	\$ 30.00	Eliminación	3 pases locales de 31 días	\$ 144.00	\$ 114.00	380.0 %
Tarifas totales de trasbordo³						
Conexión al Sistema Local (2 horas)	\$ 1.50	Eliminación	Las tarifas locales propuestas cubren dos sistemas.	\$ -	-\$ 1.50	-100 %
Conexión al Sistema Local (pase diario)	\$ 4.50	Eliminación	Las tarifas locales propuestas cubren dos sistemas.	\$ -	-\$ 4.50	-100 %
Conexión al Sistema Regional (2 horas)	\$ 3.50	Eliminación	Pase diario regional	\$ 12.00	\$ 8.50	242.9 %
Conexión al Sistema Regional (pase diario)	\$ 8.50	Eliminación	Pase diario regional	\$ 12.00	\$ 3.50	41.2 %
Conexión al Sistema Regional (pase diario reducido)	\$ 1.75	Eliminación	Pase diario regional reducido	\$ 3.00	\$ 1.25	71.4 %
Sistema Local al Sistema Regional (2 horas)	\$ 2.00	Eliminación	Pase diario regional	\$ 12.00	\$ 10.00	500.0 %
Tarifa en efectivo						
Dinero en efectivo	Varía	Ningún cambio	N/C	N/C	N/C	N/C

Notas: N/C = No corresponde

- Debido a que no se implementarán cambios en los precios de las tarifas en los otros cuatro programas de descuento, no se incluyeron en la tabla 5.
- Eliminado en consonancia con los cambios de los socios regionales, DART y Trinity Metro. No se necesita ninguna alternativa.
- El costo actual de todo el viaje conectado de un pasajero no se estima en este análisis debido a la cantidad potencial de combinaciones posibles de productos de pases que pueden usarse además de la tarifa total de trasbordo. Los investigadores del TTI determinaron alternativas de precios más bajos solo para el trasbordo. Es probable que los cambios porcentuales sean sobreestimaciones del impacto real que padecerán los pasajeros que adquirirían tarifas totales de trasbordo.

Uso de tarifas

Los investigadores del TTI analizaron los datos de ventas de tarifas de la DCTA entre octubre de 2017 y septiembre de 2018. En el período de un año, la DCTA vendió 279,103 pases y boletos únicos (lo cual representa a todos los tipos de tarifas) y esto generó \$1,039,189 de ingresos.

Entre los 279,103 pases y boletos vendidos, más de la mitad (el 51.3 %) fueron tarifas de conexión; las tarifas locales representaron el 28.6 % de todos los boletos y pases vendidos, y las tarifas regionales representaron el 14.3 %. Otras tarifas, incluidas las tarifas para los servicios a pedido y de respuesta ante la demanda, y las tarifas en efectivo, representaron el 5.2 % de la cantidad total vendida. Los pases del Programa de Pase Universitario y las tarifas de trasbordo representaron el 0.2 % y el 0.5 % del total, respectivamente. La DCTA vendió 14 pases de verano para jóvenes. Figura 22 presenta la cantidad de pases y boletos de la DCTA vendidos, por tipo, entre octubre de 2017 y septiembre de 2018.

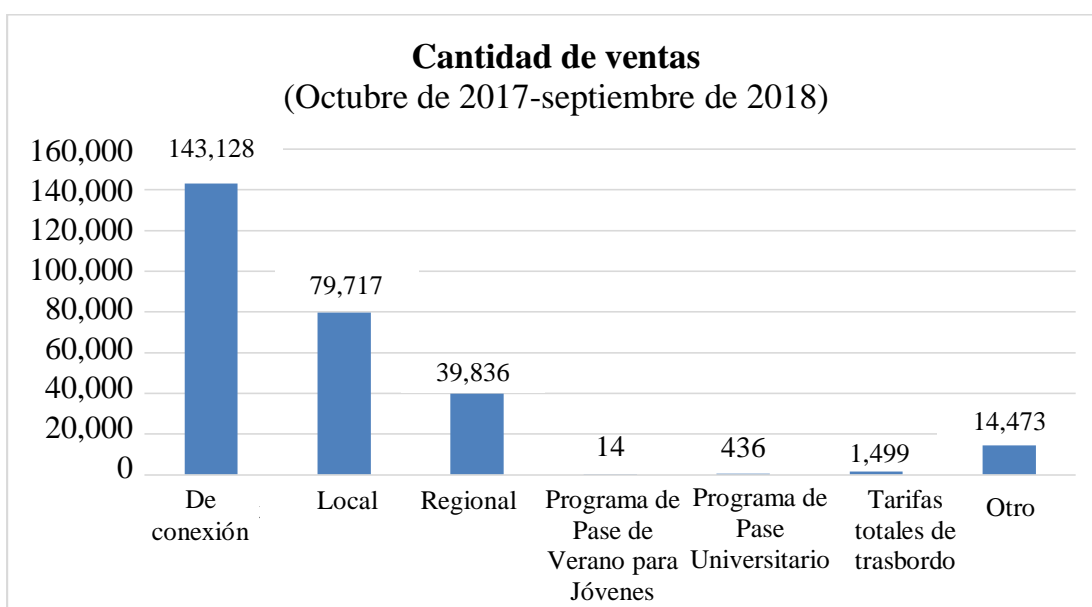


Figura 22. Cantidad de ventas de tarifas de la DCTA por tipo de tarifa

Los investigadores del TTI hallaron que el boleto de ida de conexión y el pase local de 2 horas eran las dos tarifas vendidas más populares, y representaban el 49.6 % y el 19.4 % del total de las tarifas vendidas, respectivamente. Tabla 37 muestra el porcentaje del total de tarifas vendidas que se atribuye a cada tipo de tarifa. Entre los 10 tipos de tarifas mencionados anteriormente que experimentarán un aumento en la tarifa después de la implementación de los cambios propuestos en las tarifas, 6 de 10 representan menos del 0.1 % del total de tarifas vendidas durante el período de un año, 3 representan menos del 1 % y 1 (pase local de 2 horas reducido) representa el 3.1 % del total de ventas. Tenga en cuenta que solo los viajes que atraviesan el mediodía (es decir, viajes conectados de varios trasbordos que comienzan por la mañana y tienen otro trasbordo por la tarde) experimentarán un aumento en las tarifas en el pase local de 2 horas reducido.

Tabla 37. Porcentaje del total de la cantidad de compras de las tarifas de la DCTA por tipo

Tipo de tarifa	Pase o boleto	Cantidad de compra	% del Total	Aumento en la tarifa después de los cambios
De conexión	De ida	138,519	49.6 %	
	De ida reducido	1,524	0.5 %	
	Reserva de 10 viajes	1,996	0.7 %	Sí
	Pase de 31 días	413	0.1 %	Sí
	Pase de 31 días reducido	675	0.2 %	
	Pase anual	1	0.0 %	Sí
Local	Pase de 2 horas	54,251	19.4 %	
	Pase de 2 horas reducido	8,756	3.1 %	Sí*
	Pase del mediodía	2,135	0.8 %	Sí*
	Pase diario	9,679	3.5 %	
	Pase diario reducido	4,068	1.5 %	
	Paquete por 10 pases diarios	185	0.1 %	
	Pase de 7 días	380	0.1 %	
	Pase de 31 días	157	0.1 %	
	Pase de 31 días reducido	100	0.0 %	
	Pase anual	6	0.0 %	
Regional	Pase de 2 horas	8,526	3.1 %	
	Pase de 2 horas reducido	4,421	1.6 %	
	Pase del mediodía	749	0.3 %	
	Pase diario	12,294	4.4 %	
	Pase diario reducido	12,530	4.5 %	
	Paquete por 10 pases diarios	262	0.1 %	
	Pase de 7 días	98	0.0 %	
	Pase de 31 días	272	0.1 %	
	Pase de 31 días reducido	581	0.2 %	
	Pase anual	95	0.0 %	
	Pase anual reducido	8	0.0 %	
Pase de verano para jóvenes	Pase de verano para jóvenes	14	0.0 %	Sí

Tipo de tarifa	Pase o boleto	Cantidad de compra	% del Total	Aumento en la tarifa después de los cambios
Programa de Pase Universitario	Pase estudiantil local – Semestre completo	198	0.1 %	
	Pase estudiantil local – Semestre de verano	44	0.0 %	
	Estudiantil local – Pase anual	14	0.0 %	
	Estudiantil regional – Semestre completo	92	0.0 %	
	Estudiantil regional – Semestre de verano	46	0.0 %	
	Estudiantil regional – Pase anual	24	0.0 %	
	Pase local para docentes/miembros del personal – Semestre completo	8	0.0 %	
	Docentes/miembros del personal locales – Pase anual	5	0.0 %	
	Pase regional para docentes/miembros del personal – Semestre completo	1	0.0 %	
	Regional para docentes/miembros del personal – Pase anual	4	0.0 %	
Tarifas totales de trasbordo	Conexión al Sistema Local (2 horas)	674	0.2 %	
	Conexión al Sistema Local (pase diario)	19	0.0 %	
	Conexión al Sistema Regional (2 horas)	205	0.1 %	Sí
	Conexión al Sistema Regional (pase diario)	23	0.0 %	Sí
	Conexión al Sistema Regional (pase diario reducido)	54	0.0 %	Sí
	Sistema Local al Sistema Regional (2 horas)	524	0.2 %	Sí
Otro	De respuesta ante la demanda, a pedido, en efectivo	14,473	5.2 %	

Nota: * Solo los viajes que atraviesan el mediodía experimentarán un aumento en las tarifas después de la implementación de las tarifas propuestas.

Análisis de equidad de tarifas

En 2014, el Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (NCTCOG), DART, la DCTA y Trinity Metro llevaron a cabo una encuesta de transporte a bordo regional que abarcaba todos los servicios de transporte de ruta fija prestados en la región. Usando los datos de esta encuesta, el TTI analizó el uso de tarifas por parte de grupos minoritarios y personas de bajos ingresos, y, luego, según la política del Título VI de la DCTA, determinó si algunos de los cambios propuestos en las tarifas darían lugar a un impacto desigual o a una carga desproporcionada.

Impacto desigual

Tabla 38 presenta la comparación del uso de tarifas entre grupos minoritarios y no minoritarios según los resultados de la encuesta de 2014. Los grupos minoritarios usan el pase diario local un 10.1 % más que los grupos no minoritarios y usan el pase estudiantil local – Semestre completo un 6.6 % menos que los grupos no minoritarios. Los cambios propuestos en las tarifas reducirán el costo del pase diario local en un 50 %, de \$6 a \$3 (ver la Tabla 36), mientras que no habrá cambios en el pase estudiantil local – Semestre completo. Es probable que los grupos minoritarios experimenten más del 5 % de beneficio acumulativo como resultado de los cambios en el pase diario local propuesto, y que, al mismo tiempo, experimenten impactos relacionados con los cambios en otros tipos de tarifas en un índice similar al de los grupos no minoritarios.

Según estos hallazgos y el umbral de impacto desigual de la DCTA, los cambios propuestos en las tarifas no conllevarán un impacto desigual sobre la población minoritaria de la DCTA.

Tabla 38. Uso de tarifas entre grupos minoritarios y no minoritarios

Tipo de tarifa	Grupo minoritario		Grupo no minoritario		Diferencia de uso
	Cantidad comprada	% en total	Cantidad comprada	% en total	
Tarifas de conexión					
Boleto de ida	85	5.0 %	55	4.5 %	0.4 %
De ida reducido	3	0.2 %	2	0.2 %	0.0 %
Pase de 31 días	3	0.2 %	2	0.2 %	0.0 %
Pase de 31 días reducido		0.0 %	3	0.2 %	-0.2 %
Pase anual		0.0 %	3	0.2 %	-0.2 %
Tarifas locales					
Pase de 2 horas	61	3.6 %	39	3.2 %	0.4 %
Pase de 2 horas reducido	2	0.1 %		0.0 %	0.1 %
Pase del mediodía	1	0.1 %	1	0.1 %	0.0 %
Pase diario	515	30.3 %	244	20.2 %	10.1 %
Pase diario reducido	1	0.1 %	5	0.4 %	-0.4 %
Pase de 7 días	12	0.7 %	12	1.0 %	-0.3 %
Pase de 31 días	39	2.3 %	19	1.6 %	0.7 %
Pase de 31 días reducido		0.0 %	0	0.0 %	0.0 %
Pase anual	2	0.1 %	5	0.4 %	-0.3 %
Tarifas regionales					
Pase de 2 horas	5	0.3 %	3	0.2 %	0.0 %
Pase de 2 horas reducido		0.0 %	1	0.1 %	-0.1 %
Pase diario	63	3.7 %	55	4.5 %	-0.8 %
Pase diario reducido	4	0.2 %	4	0.3 %	-0.1 %
Pase de 7 días	8	0.5 %	9	0.7 %	-0.3 %
Pase de 31 días	31	1.8 %	34	2.8 %	-1.0 %
Pase de 31 días reducido	7	0.4 %	2	0.2 %	0.2 %
Pase anual	18	1.1 %	26	2.1 %	-1.1 %
Pase anual reducido	8	0.5 %	6	0.5 %	0.0 %
Programa de Pase Universitario					
Estudiantil local – Semestre completo	618	36.3 %	519	42.9 %	-6.6 %
Estudiantil local – Semestre de verano	123	7.2 %	104	8.6 %	-1.4 %
Estudiantil local – Pase anual	58	3.4 %	40	3.3 %	0.1 %
Estudiantil regional – Semestre completo	20	1.2 %	12	1.0 %	0.2 %
Estudiantil regional – Semestre de verano	15	0.9 %	5	0.4 %	0.5 %
Total	1,702	100.0 %	1,210	100.0 %	

Carga desproporcionada

La encuesta de 2014 proporcionó las siguientes opciones para que los pasajeros marquen según su nivel de ingresos:

- Menos de \$12,000
- \$12,000-\$19,999

- \$20,000-\$23,999
- \$24,000-\$34,999
- \$35,000-\$49,999
- \$50,000-\$74,999
- \$75,000 o más
- No sé/Me niego a responder

Según los cálculos a 5 años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense de 2012-2016, el ingreso per cápita nacional es de \$29,829. Según la definición de la DCTA, las “personas de bajos ingresos” son aquellas con un ingreso de \$23,863 o menos. Por lo tanto, para este análisis, los investigadores del TTI consideran que los pasajeros con un ingreso de \$23,999 o menos son pasajeros de bajos ingresos.

Tabla 39 presenta una comparación del uso de tarifas entre poblaciones de bajos ingresos y aquellas que no son de bajos ingresos según los resultados de la encuesta de 2014. La población de bajos ingresos de la DCTA usa el pase Estudiantil local – Semestre completo y el pase Estudiantil local – Semestre de verano un 20.7 % y un 5.4 % más que la población que no es de bajos ingresos de la agencia de transporte, respectivamente. No se implementará ningún cambio en el Estudiantil local – Semestre completo ni en los pases Estudiantil local – Semestre de verano. Es probable que la población de bajos ingresos de la DCTA experimente impactos relacionados con los cambios propuestos en un índice similar al de la población que no es de bajos ingresos. Según estos hallazgos y el umbral de carga desproporcionada de la DCTA, los cambios en las tarifas propuestos no conllevarán una carga desproporcionada sobre la población de bajos ingresos de la DCTA.

Tabla 39. Uso de tarifas entre poblaciones de bajos ingresos y que no son de bajos ingresos

Tipo de tarifa	Población de bajos ingresos		Población que no es de bajos ingresos		No se sabe con seguridad*		Diferencia de uso
	Cantidad comprada	% en total	Cantidad comprada	% en total	Cantidad comprada	% en total	
Tarifas de conexión							
Boleto de ida	24	2.2 %	26	2.9 %	90	9.8 %	-0.7 %
De ida reducido	2	0.2 %		0.0 %	3	0.3 %	0.2 %
Pase de 31 días	2	0.2 %	3	0.3 %		0.0 %	-0.1 %
Pase de 31 días reducido	3	0.3 %		0.0 %		0.0 %	0.3 %
Pase anual	1	0.1 %		0.0 %	2	0.2 %	0.1 %
Tarifas locales							
Pase de 2 horas	24	2.2 %	52	5.7 %	24	2.6 %	-3.5 %
Pase de 2 horas reducido		0.0 %		0.0 %	2	0.2 %	0.0 %
Pase del mediodía	1	0.1 %	1	0.1 %		0.0 %	0.0 %
Pase diario	313	28.8 %	255	28.1 %	191	20.8 %	0.8 %
Pase diario reducido	1	0.1 %	2	0.2 %	3	0.3 %	-0.1 %
Pase de 7 días	4	0.4 %	6	0.7 %	14	1.5 %	-0.3 %
Pase de 31 días	8	0.7 %	26	2.9 %	24	2.6 %	-2.1 %
Pase de 31 días reducido	0	0.0 %		0.0 %		0.0 %	0.0 %
Pase anual		0.0 %	6	0.7 %	1	0.1 %	-0.7 %
Tarifas regionales							
Pase de 2 horas	2	0.2 %	4	0.4 %	2	0.2 %	-0.3 %
Pase de 2 horas reducido	1	0.1 %		0.0 %		0.0 %	0.1 %
Pase diario	23	2.1 %	60	6.6 %	35	3.8 %	-4.5 %
Pase diario reducido	2	0.2 %	3	0.3 %	3	0.3 %	-0.1 %
Pase de 7 días	1	0.1 %	10	1.1 %	6	0.7 %	-1.0 %
Pase de 31 días	7	0.6 %	44	4.8 %	14	1.5 %	-4.2 %
Pase de 31 días reducido	2	0.2 %	5	0.6 %	2	0.2 %	-0.4 %
Pase anual	6	0.6 %	36	4.0 %	2	0.2 %	-3.4 %
Pase anual reducido	6	0.6 %	5	0.6 %	3	0.3 %	0.0 %

Tipo de tarifa	Población de bajos ingresos		Población que no es de bajos ingresos		No se sabe con seguridad*		Diferencia de uso
	Cantidad comprada	% en total	Cantidad comprada	% en total	Cantidad comprada	% en total	
Programa de Pase Universitario							
Pase estudiantil local – Semestre completo	523	48.2 %	250	27.5 %	365	39.8 %	20.7 %
Pase estudiantil local – Semestre de verano	110	10.1 %	43	4.7 %	73	8.0 %	5.4 %
Estudiantil local – Pase anual	14	1.3 %	46	5.1 %	38	4.1 %	-3.8%
Pase estudiantil regional – Semestre completo	3	0.3 %	16	1.8 %	13	1.4 %	-1.5 %
Pase estudiantil regional – Semestre de verano	3	0.3 %	10	1.1 %	7	0.8 %	-0.8 %
Total	1,086	100.0 %	909	100.0 %	917	100.0 %	

Nota: *Los encuestados marcaron “No sé/Me niego a responder” en la encuesta de 2014.

Apéndice K: Hallazgos trienales del Título VI de la FTA

Área analizada	Deficiencias		Acción correctiva	Fecha límite para la respuesta	Fecha de cierre
	Código	Descripción			
10. Título VI	TVI2-1	Deficiencias del plan de asistencia lingüística	La DCTA debe enviarle al agente regional de derechos civiles (regional civil rights officer, RCRO) de la FTA la documentación que demuestre que sus contratistas a cargo han implementado la capacitación según el Programa de Asistencia Lingüística (Language Assistance Program, LAP). La DCTA debe proporcionar documentación que demuestre que se tradujo la solicitud de media tarifa según se describe en el LAP.	4 de septiembre de 2018	
	TV 18-1	Impacto de los cambios en el servicio o las tarifas examinado de manera inadecuada	La DCTA debe enviarle al RCRO de la FTA un programa del Título VI actualizado que incluya los elementos requeridos. El destinatario también debe enviarle al RCRO de la FTA los procedimientos revisados para garantizar que los futuros análisis de equidad se lleven a cabo de la manera requerida. La DCTA debe analizar y revisar el análisis de equidad del servicio Xpress y enviárselo al RCRO.	4 de septiembre de 2018	