

Título VI Programa:

Sistema de tránsito del área de Charlotte



Tenga en cuenta: este documento ha sido traducida utilizando el software que podría haber cambiado, modificado o interpretado mal el fraseo y la sección referencias del documento original.

Julio de 2014 - de 2017 julio

1.0 título VI aviso público.	5
2.0 título VI procedimientos.	7
3.0 título VI queja forma..	13
4.0 lista de relacionadas con el tránsito título VI las investigaciones, denuncias, juicios y.	17
5.0 Plan, incluyendo información sobre los métodos de extensión para minorías y poblaciones competentes inglés limitadas (LEP), así como un resumen de los esfuerzos realizados desde la última presentación del programa Título VI de la participación pública.	17
Resumen de la participación pública: Vecindario/comunidad..	19
· Reuniones públicas.	21
6.0 lenguaje Plan de asistencia para proporcionar ayuda con el idioma a las personas con dominio limitado del inglés (LEP), basado en la orientación LEP punto.	27
7.0 pertenencia a comités formales C.A.T.S. desglose demográfico.	67
8.0 título VI Programa de aprobación de la Comisión Metropolitana del tránsito	69
9.0 normas de servicio.	69
10.0 perfil demográfico y servicio de mapas y cartas.	84
11.0 demográfico número de pasajeros y el patrón de viaje, recogidos por las encuestas.	85
12.0 proceso de contratación pública: servicio de cambio de política importante, dispares políticas de impacto y carga desproporcionada política	90
13.0 resultados de análisis de equidad servicio o tarifa realizada desde la última presentación del programa de título VI:	99
13.1.	107
13.2.	107
TABLAS.	114
RESUMEN..	115
DEFINICIONES.	117
DEMOGRAFÍA DEL ÁREA DE SERVICIO Y EL NÚMERO DE PASAJEROS.	117
Tabla 2: Servicio de C.A.T.S. área Demografía.	118
ENTRADA DE PÚBLICO..	119
TÍTULO VI REQUISITOS Y DIRECTRICES PARA LOS RECEPTORES DE FTA.	123
ANÁLISIS.	124
ANÁLISIS POR SERVICIO POR TIPO DE TARIFA..	124
13.2.1 servicios de autobús.	124
13.2.2 Lince (tren ligero) servicios.	125
INFORMACIÓN DE CLIENTE DEPENDIENTE DE TRÁNSITO..	126
ANÁLISIS FINANCIERO.	126
IMPACTO DE LA REDUCCIÓN DE SERVICIO..	128
ESFUERZOS DE MITIGACIÓN DE AUMENTO DE LA TARIFA ANTERIOR.	130
MEDIDAS DE MITIGACIÓN.	132
RECOMENDACIONES DE MITIGACIÓN DEL PERSONAL DE LOS DERECHOS CIVILES (ADOPTADAS).	133
RECOMENDACIONES DE MITIGACIÓN TSAC (ADOPTADAS).	134
MTC (tablero) tarifa equidad análisis adopción..	134
MTC APRUEBA EL AUMENTO DE TARIFA FY15.	134

APÉNDICE B: PROCESO PÚBLICO PARA EL CAMBIO DE TARIFA Y SERVICIO..	142
APÉNDICE C: SERVICIOS PÚBLICOS CLIENTE ENTRADA Y COMENTARIO DE AUDICIÓN.	144
APÉNDICE D: LISTA DE ORGANIZACIONES SIN FINES DE LUCRO CON DESCUENTO TARIFA 1 DE JULIO, 2012-JUNIO 30, 2013.	189
1 introducción..	197
1.1 proyecto fondo.	197
1.1.1 estaciones de.	197
1.1.2 Plan de operación.	197
1.1.3 oro CityLYNX línea.	197
2 participación del público.	198
2.1 Plan de servicios de tránsito del Condado.	198
2.1.1 servicios de transporte público de todo Plan de participación pública.	198
2.2 Plan de los servicios de tránsito todo comentario público.	200
2.3 oro CityLYNX línea fase uno combina estrategia de comunicaciones.	201
2.3.1 oro CityLYNX línea fase un comentario público.	202
3 servicio metodología de análisis de equidad.	202
3.1 marco legal y regulatorio.	203
3.1.1 título VI dirección y referencias.	203
3.2 conjuntos de datos.	203
3.3 definiciones.	203
3.4 área de estudio.	204
3.4.1 área de servicio.	204
3.5 datos cálculos.	204
3.5.1 datos demográficos.	204
4 las condiciones existentes.	205
4.1 datos demográficos a nivel de la ruta.	205
4.2 Demografía.	205
4.3 fiebre del oro línea roja servicio características.	206
5 análisis de la equidad del servicio.	207
5.1 Descripción de cambios de ruta.	207
5.2 análisis del nivel de la ruta.	207
5.3 Demografía.	207
5.4 frecuencia/avanzadas.	207
5.5 pasajeros.	208
5.6 útil de servicio.	209
5.7 análisis de tiempo de viaje.	209
5.8 dejar de espacio, ubicación e instalaciones.	209
5.9 capacidad de vehículo.	209
6 mitigación..	210
13.3.	212
13.4.	212

Introducción

De acuerdo con los requisitos de la Administración Federal de Tránsito (FTA) 4702.1B circular con fecha de octubre de 2012, la Autoridad de Tránsito del Área Charlotte (CATS) ha desarrollado un plan de Título VI. El plan refleja el compromiso CATS para ofrecer un servicio de transporte con la igualdad de acceso y la prestación equitativa de los bienes en toda la comunidad.

Los siguientes enlaces describen la orientación de este documento y todos los CATS Título VI responsabilidades y requisitos del programa.

[FTA C 4702.1B “Directrices Título VI y el Título VI-dependientes para los Receptores de la Administración Federal de Tránsito”](#)

[http://www.fta.dot.gov/documents/FTA Title VI FINAL.pdf](http://www.fta.dot.gov/documents/FTA_Title_VI_FINAL.pdf)

El CATS CEO es el responsable último de la general de ejecución, administración y supervisión de los CATS Título VI programa. El director general ha delegado la responsabilidad del programa a la CATS Oficial de Derechos Civiles. El CATS Departamento de Derechos Civiles es responsable de varios programas Civiles de Derechos y actividades que incluyen el Título VI, EEO / Acción Afirmativa, Desventaja Business Enterprise, Pequeña empresa Empresa, Americans with Disabilities Act (ADA), cumplimiento contractual, y los requisitos de Justicia Ambiental.

El Oficial de Derechos Civiles tanto, es responsable de asegurar que CATS se adhiere a todas las normas y leyes aplicables en relación con el plan de Título VI. Él proporciona supervisión para el programa, y las actualizaciones y proporciona garantías a los TLC de la situación de cumplimiento y las comunicaciones de la información a los CATS CEO, que se logra a través continua, coordinada, y la revisión y seguimiento de CATS 'políticas, procedimientos integral , las prácticas, los hallazgos de cumplimiento, el proceso de planificación y programas.

Aviso al Público: Declaración sobre la política del Título VI

El siguiente aviso al público está disponible en Inglés y Español en los CATS sitio web, así como publicado en todo el CATS Área de servicio. La página web se traduce en 50 idiomas, más a través de la función Traducir Google se encuentra en la esquina superior izquierda de cada página. Las ubicaciones incluyen la Ciudad de Centro de Gobierno Charlotte, CATS autobuses, trenes, instalaciones de tránsito y las estaciones de tren:

El Sistema de Transporte de Charlotte área (CATS) cree firmemente que la forma en CATS trata a la gente - por cuenta ajena o del público en general a quien ayudamos con las necesidades de transporte - es un reflejo de cómo CATS acepta su responsabilidad de proveer un servicio esencial diseñada para mejorar la calidad de vida para los residentes y visitantes del área de Charlotte.

Es la política de CATS para cumplir plenamente con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, modificada, lo que requiere que ninguna persona, por motivos de raza, color, origen nacional, o el idioma de origen, ser excluido de la participación en , ser negado los beneficios de, o ser sujeto de otro modo a discriminación en cualquier programa o actividad que es financiado por el gobierno federal. Prácticas prohibidas incluyen, pero no se limitan a:

- Negar a una persona de cualquier servicio o beneficio por motivos de raza, color, origen nacional, o el idioma de origen.
- Proporcionar un servicio o beneficio diferente, o la prestación de servicios o beneficios de una manera diferente debido a su raza, color, origen nacional, o el idioma de origen.
- Localización de las instalaciones de cualquier manera que pueda limitar o impedir el acceso a un servicio o beneficio financiado por el gobierno federal.

El componente de justicia ambiental del Título VI garantiza un trato justo para la gente de todas las razas, culturas, lenguas y los ingresos en relación con el desarrollo de la justicia ambiental leyes, reglamentos y políticas. Under Title VI, FTA Circular 4702.1B, and FTA Circular 4703.1, CATS must: Bajo el Título VI, FTA Circular 4702.1B, y FTA Circular 4703.1, CATS debe:

- Garantizar la participación de las personas de bajos ingresos, minorías y Dominio Limitado del Inglés (LEP) grupos en el proceso de toma de decisiones (participación del público).
- Salvaguardar bajo - ingresos, minorías y grupos LEP contra la salud humana desproporcionadamente altos y adversos o los impactos ambientales de sus programas, políticas y actividades.
- Asegúrese de bajos ingresos, minorías y grupos LEP reciben su parte justa de los beneficios.

CATS Oficial de Derechos Civiles es responsable de iniciar y supervisar las actividades del Título VI, la preparación de los informes requeridos y la garantía de que los CATS se adhiere a otras responsabilidades de cumplimiento como es requerido por la normativa aplicable.

Cuando los fondos federales están involucrados, CATS vigilar y garantizar el cumplimiento de los contratistas de terceros en cualquier nivel y cada sub-receptor en cualquier nivel en el marco del proyecto con todos los requisitos que prohíben la discriminación por motivos de raza, color u origen nacional, y la voluntad incluir un lenguaje no discriminación en todos los acuerdos por escrito.

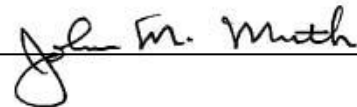
Cualquier persona que le gustaría solicitar más información sobre los programas de derechos civiles CATS, CATS obligaciones Título VI, o que cree que ha sido agraviada por

cualquier práctica discriminatoria ilegal bajo el Título VI, pueden contactar o presentar una queja formal directamente con:

- CATS, a través de:
 - teléfono al (704) 336-RIDE (7433) TDD: 704-336-5051
 - Internet en www.ridetransit.org
 - correo electrónico a telltransit@charlottenc.gov
 - Correo postal a la atención de: CATS Oficial de Derechos Civiles, 600 East Fourth Street, Charlotte, NC 28202
- Ciudad de Charlotte Departamento de Recursos Humanos, 600 East Fourth Street, Charlotte, NC 28202
- Administración Federal de Tránsito (FTA) mediante la presentación de una queja ante la Oficina de Derechos Civiles, Atención: Coordinador del Programa Título VI, East Building, 5th Floor-TCR, 1200 New Jersey Ave., SE, Washington, DC 20590.

Es la política de CATS para proporcionar traducción escrita de documentos vitales en cumplimiento de la disposición circular TLC 4702.1B Safe Harbor se encuentra en el Capítulo III, Sección 10 de la Circular.

¿Otro idioma? www.ridetransit.org tiene Google Translate o llame al 704-336-7433. Another Language? www.ridetransit.org has Google Translate or call 704-336-7433. Một ngôn ngữ không? www.ridetransit.org có Google Translate hay gọi 704-336-7433. 另一种语言? www.ridetransit.org有谷歌翻译, 或致电704-336-7433. 另一種語言? www.ridetransit.org有谷歌翻譯, 或致電704-336-7433. Une autre langue? www.ridetransit.org a Google Translate ou appelez 704-336-7433. Другой язык? www.ridetransit.org имеет Google Translate или позвоните 704-336-7433. ʌᄁᄁ ᄁᄁᄁ? www.ridetransit.org Google ʌᄁᄁᄁᄁ ʌᄁᄁᄁ 704-336-7433 ʌᄁ ᄁᄁᄁ ᄁᄁᄁ ᄁᄁᄁ. 다른 언어? www.ridetransit.org 구글 번역 또는 704-336-7433로 전화있다. Outra Língua? www.ridetransit.org tem Google Translate ou ligue para 704-336-7433. Wani Language? www.ridetransit.org yana da Google Translate ko kira 704-336-7433. Asụsụ ọzọ? www.ridetransit.org nwere Google Iṭugharị ma ọ bụ na-akpọ 704-336-7433. Miran ti Ede? www.ridetransit.org ni o ni Google sélédemírán tabi pe 704-336-7433. Luqad kale? www.ridetransit.org aya Google Translate ama wac 704-336-7433



August 6, 2015

fecha

John Muth

Jefe Interino Delegado y Director de Transporte Público

El aviso anterior y las versiones anteriores han sido localizadas en los siguientes sitios:

- Página Web de C.A.T.S. www.ridetransit.org
- Autobuses y vehículos ligeros del carril
- Salas de descanso de personal mantenimiento de autobuses
- Ventana de paso de servicio al cliente en CTC
- Ventana de Eastland Mall Transit Center
- Recepción de horas S. Tryon instalación de mantenimiento de autobuses
- Sala de descanso de los conductores-485
- Luz vehículo ferroviario conductores-sala de descanso
- Entrada LRV
- Sala de descanso rosa parques Transit Center
- Ventana rosa parques Transit Center
- VMF 3er piso seguridad y seguridad-sala de descanso
- Gobierno de Charlotte Mecklenburg de centro 7-8 pisos en tableros frente a los baños.
- STS sala de descanso de los conductores

2.0 TÍTULO VI PROCEDIMIENTOS

Vea el siguiente ejercicio de la frase anterior. Este mensaje aparece actualmente en la Web de C.A.T.S. en inglés y en Español traducido previamente. Las idiomas adicionales se añadirán durante una actualización en el verano de 2014.

Individuos u organizaciones creyendo que han sido víctima de discriminación basada en raza, color u origen nacional, dominio limitado del inglés en la prestación de servicios, programas, actividades o beneficios, pueden presentar una queja directamente con:

- En los C.A.T.S. (704)366-RIDE(7433), **TDD:** 704-336-5051, catscustserv@charlottenc.gov, www.ridetransit.org , alguno señalado personal, o el oficial de derechos civiles, C.A.T.S., 600 este cuarto Street, Charlotte, NC 28202
- Departamento de recursos humanos de la ciudad de Charlotte, 600 este cuarto Street, Charlotte, NC 28202
- Administración Federal de tránsito mediante la presentación de una queja con la oficina de derechos civiles, atención: Coordinador del programa Título VI, edificio Oriente, piso 5 º-TCR, 1200 New Jersey Ave., SE, Washington, DC 20590

Para obtener información en otro idioma con 704-366-7433 o nosotros en la herramienta de Google Translate www.ridetransit.org . Para obtener información en otro idioma contacto 704-366-7433 o utilizar el traductor de Google herramienta en www.ridetransit.org. Để biết thông tin liên lạc trong một ngôn ngữ 704-366-7433 hoặc sử dụng công cụ Google Translate trên www.ridetransit.org. 在另一种语言的联系方式704-366-7433或使用谷歌翻译的www.ridetransit.org工具。 Pour plus informations à un autre contacto de la lengua 704-366-7433 ou signo le Google Translate outil www.ridetransit.org. Habari Kwa katika kuwasiliana lugha nyingine 704-366-7433 au kutumia Google Tafsiri chombo juu ya www.ridetransit.org. Para obter informações em outro idioma contato 704-366-7433 ou usar uma ferramenta Google Translate em www.ridetransit.org. બીજી ભાષા સંપર્કમાં માહિતી માટે 704-366-7433 અથવા ઉપયોગ માટે Google www.ridetransit.org પર ટૂલ અનુવાદ. Для информации в другой языковой контакт 704-366-7433 или использовать Google Translate инструмент на www.ridetransit.org. 다른 언어 접촉 정보는 704-366-7433 또는 사용하는 구글은 www.ridetransit.org에 도구를 번역.

No. procedimiento del programa Título VI queja resolución: C.A.T.S. CivR03 revisado fecha: 03 de abril de 2014

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Este procedimiento explica la formal queja informal procesos y para las quejas del título VI, comunica los derechos y responsabilidades de la organización querellante y establece las responsabilidades de los C.A.T.S.. No excluye el derecho de cualquier demandante a presentar quejas, directamente con la administración de tránsito Federal (FTA), o a buscar representación legal privada.

Denuncias informales y formales deben presentarse dentro de 180 días calendario del acontecimiento que constituye la base de la reclamación. Si la preocupación es constante, la queja deberá presentarse dentro de 180 días calendario de la última aparición. El tiempo requerido para procesar la denuncia e investigarlo variará dependiendo de la complejidad de la cuestión; sin embargo, se hará todo lo posible para asegurar una resolución de la queja dentro de 60 días hábiles.

La opción de las reuniones de mediación informal entre las partes afectadas puede ser utilizada para la resolución.

Conformidad con el título VI es responsabilidad de cada empleado de C.A.T.S.. La oficina de derechos civiles de los C.A.T.S. es responsable de monitoreo y reporting de cumplimiento, investigar las denuncias y administrar el programa.

DEFINICIONES

Una queja informal del título VI se define como una comunicación verbal o escrita recibida por personal de C.A.T.S. Call Center desde el público hace referencia a una queja general en cuanto a la distribución desigual de los beneficios, servicios, programas o actividades financiadas en todo o en parte con fondos federales.

Una queja formal del título VI se define como una escrito denuncia de discriminación por motivos de raza, color u origen nacional presentada por un individuo o grupo, que es enviado el formulario de denuncia discriminación C.A.T.S. título VI (CivRF01) y está firmado por la parte reclamante tratando de remediar la discriminación percibida. El denunciante tendrá la expectativa de que los C.A.T.S. utilicen políticas racialmente neutrales, prácticas y decisiones que tienen impacto positivo en la distribución equitativa de los beneficios, servicios, instalaciones, programas y actividades financiadas en todo o en parte con fondos federales. Estas quejas incluyen, pero no se limitan a, las denuncias de:

Menos servicios o beneficios o servicios inferiores o beneficios a los miembros de un grupo protegido

Falta de prestación de servicios comparables

Políticas y prácticas que actúan como barreras arbitrarias e innecesarias a la igualdad de oportunidades

Efectos desproporcionadamente adversos en parámetros sociales y económicos (por ejemplo, acceso a servicios, centros de salud y oportunidades de empleo)

Oportunidad negada para la participación equitativa

Patrón de tratamiento dispar

Exposición diferencial de los grupos protegidos a los peligros ambientales

RESPONSABILIDAD

C.A.T.S. Call Center será principalmente responsable para la toma de denuncias informales de título VI.

Gerentes de división deben proporcionar una respuesta escrita, que incluye la resolución de la reclamación o de un plan de acción, a la oficina de derechos civiles dentro de 15 días hábiles.

La oficina de derechos civiles tiene la responsabilidad de:

Evaluar las quejas del título VI para el cumplimiento de

Seguimiento de las quejas para asegurarse de que las divisiones afectadas han tomado cualquier acción recomendada

Fechas de respuesta del monitor

Comunicar los resultados a la organización querellante

Informe tendencias, planes de acción y el no cumplimiento al equipo de liderazgo

Procesamiento de quejas informales

Ingesta de

Cualquier empleado de los C.A.T.S. que recibe una consulta o queja de una violación de los derechos civiles dirigirá a la organización querellante que informe la preocupación directamente a los C.A.T.S. Call Center a través del teléfono (704-336-RIDE), e-mail (telltransit@ci.charlotte.nc.us) o correo (600 este cuarto Street, Charlotte, Carolina del norte 28202). Querellantes que quieran presentar una queja formal del título VI deben orientarse al oficial de derechos civiles de los C.A.T.S..

Al recibir una queja del título VI, representantes de centro de llamadas C.A.T.S. código la queja en su base de datos como TVI (título VI). C.A.T.S. Call Center procesa la denuncia por C.A.T.S. CSVS04 proceso de quejas de cliente y remite la denuncia al contacto divisional correspondiente y al oficial de derechos civiles dentro de tres días de la recepción.

Proceso de queja y resolución

Si el oficial de derechos civiles determina que la queja es en el ámbito del título VI y los méritos de la investigación, le asigna una número de seguimiento de denuncia, entra la queja en la base de datos de título VI queja, notifica al Gerente de la división afectada e investiga la presunta violación. Dentro de tres días hábiles de la recepción, el Gerente de la división enviará la queja al miembro del personal más adecuado abordar el tema.

La división se consulte con el oficial de derechos civiles y ofrecer una propuesta de resolución por escrito a la oficina de derechos civiles. Dentro de tres días hábiles de la recepción de la propuesta de resolución, los derechos civiles representantes ofrecerá sugerencias o modificaciones, si alguna.

Los derechos civiles se comunicarán sus conclusiones escritas al cliente dentro de 30 días hábiles, explicando las medidas adoptadas para resolver el asunto. Derechos civiles también enviará copia de esta comunicación el lingüístico-geográfico afectado y C.A.T.S. Call Center para actualizar su base de datos. Las respuestas serán en inglés o español, dependiendo del idioma que se reciben.

Si la determinación se hace que la materia está fuera del alcance del título VI, la oficina de derechos civiles notificará C.A.T.S. Call Center y director de la división afectada dentro de un plazo razonable.

Deberá hacer todo lo posible para procesar y resolver las quejas informales de título VI dentro de 30 días hábiles.

Recurso

Existe el derecho a la resolución de la apelación de una queja informal. Sin embargo, el partido tiene derecho a presentar una queja dentro de 180 días del evento o de la última ocurrencia del evento.

proceso de quejas formales

Ingesta de

El personal de los derechos civiles le proporcionará un formulario de queja de discriminación de título VI en inglés (CivRF01) o español para el reclamante, que deben completar, firma y devolver el formulario al oficial de derechos civiles.

Procesamiento de

El oficial de derechos civiles los comentarios sobre la denuncia para determinar si se aplica el título VI. Una denuncia se investigará a menos que:

No hechos de estado que podrían establecer un trato desigual intencional como se describe en la sección de definiciones de este procedimiento, o

Denunciante no es un beneficiario primario de la ayuda federal recibida por los C.A.T.S.

Si el oficial de derechos civiles determina que la queja es en el ámbito del título VI y los méritos de la investigación, le asigna un número de seguimiento de queja y entra la queja en la base de datos de título VI queja. El oficial de derechos civiles también notifica al Gerente de la división afectada.

Si el asunto está fuera del ámbito del título VI, la oficina de derechos civiles notificará C.A.T.S. Call Center y Gerente de la división afectados por escrito dentro de un plazo razonable y el asunto se manejará como un cliente normal.

Investigación, determinación y recomendación

Si se justifica la investigación, el oficial de derechos civiles investigar o asignar un investigador a:

Identificar la base de la supuesta desigualdad de trato

Establecer cuándo y dónde se produjo el presunto tratamiento desigual

Identificar y entrevistar a todas las partes interesadas

Revisar documentos y hacer visitas a los sitios para obtener información objetiva

Al término de una minuciosa investigación, el investigador preparará un informe de investigación para resumir resultados y sugerir las medidas correctivas apropiadas, junto con una propuesta de resolución. El informe debe presentarse al oficial de derechos civiles dentro de 15 días hábiles.

Comunicación de resultados y resolución de quejas

El oficial de derechos civiles aceptará, rechazará, o modificará el informe de investigación y luego consultará con la división afectada para transmitir los resultados preliminares y desarrollar una propuesta de resolución. El oficial de derechos civiles preparará una determinación escrita y presentará al representante legal de C.A.T.S. para su revisión y análisis. Una vez que la determinación final es lista para el lanzamiento, el representante legal del oficial de derechos civiles y de los C.A.T.S. se reunirá con el director de la lingüístico-geográfico afectado para comunicar la determinación final y recomendaciones de medidas correctivas, si cualquier.

El oficial de derechos civiles proveerá notificación al denunciante de los resultados de la investigación y resolución propuesta de C.A.T.S., si cualquier. Los derechos civiles hacia adelante copia de esta comunicación C.A.T.S. Call Center y los afectados lingüístico-geográfico. Derechos civiles mantendrá un registro de todos los debates y conservará todos los documentos relativos a la investigación en un archivo confidencial.

Si se encuentra ninguna causa para indicar un hecho potencial de incumplimiento, el oficial de derechos civiles se comunicará esta información al equipo de liderazgo antes de soltar los resultados a la organización querrelante.

Recurso

El oficial de derechos civiles le explicará al demandante que él o ella tiene derecho a apelar a la administración de tránsito Federal o buscar representación legal privada.

Registros requeridos

CivRF01 título VI formulario de denuncia de discriminación (y CivRF01 – Español)

Los derechos civiles se mantendrá todos los documentos relacionados a la investigación

Las quejas y la información de seguimiento serán introducidos y mantenidos en CALLTRAK

Resumen de los cambios

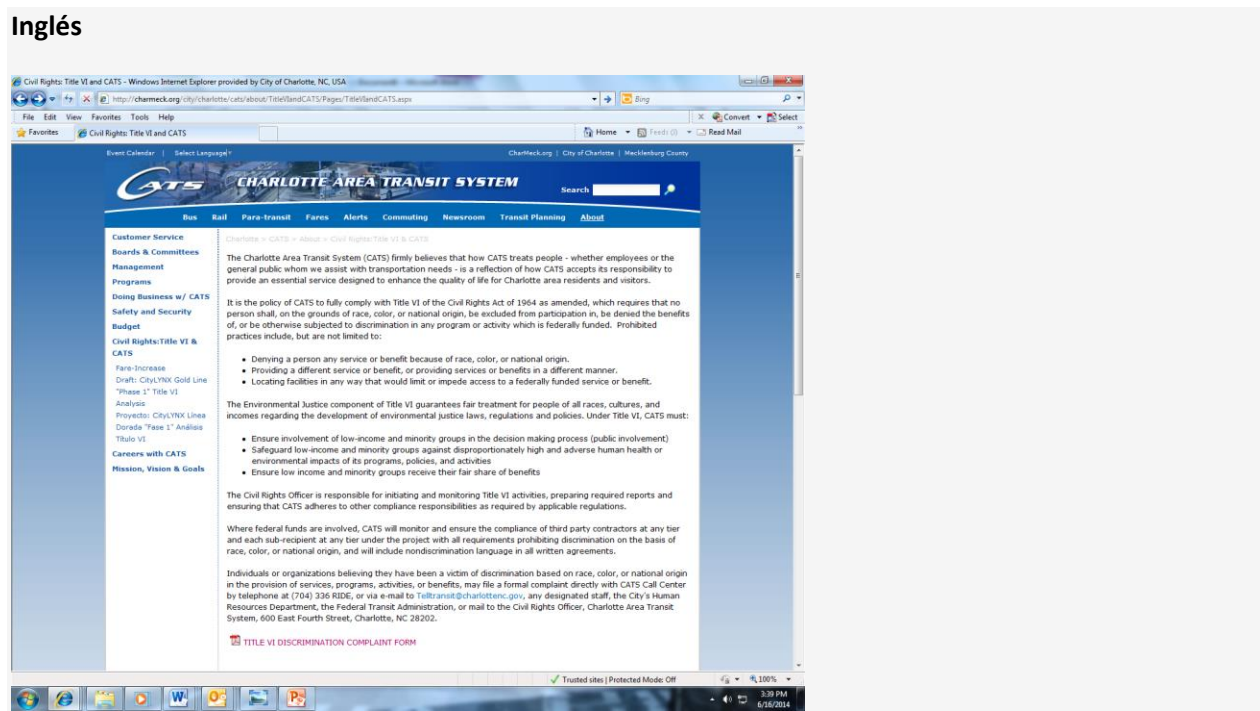
Revisión de tres años terminado el 03/04/2014.

Corregir la dirección de correo electrónico de servicio al cliente.

3.0 TÍTULO VI QUEJA FORMA

Aviso de cómo reclamar título VI en inglés y en español en el sitio web de C.A.T.S..

Inglés



The screenshot shows a web browser window displaying the Charlotte Area Transit System (CATS) website. The page is titled "Civil Rights: Title VI and CATS" and is in English. The main content area features a blue header with the CATS logo and navigation links for Bus, Rail, Para-transit, Fares, Alerts, Commuting, Newsroom, Transit Planning, and About. Below the header, there is a search bar and a sidebar with various service categories. The main text explains that CATS firmly believes in providing an essential service designed to enhance the quality of life for Charlotte area residents and visitors. It states that CATS fully complies with Title VI of the Civil Rights Act of 1964 as amended, which requires that no person shall, on the grounds of race, color, or national origin, be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be otherwise subjected to discrimination in any program or activity which is federally funded. Prohibited practices include, but are not limited to:

- Denying a person any service or benefit because of race, color, or national origin.
- Providing a different service or benefit, or providing services or benefits in a different manner.
- Locating facilities in any way that would limit or impede access to a federally funded service or benefit.

The Environmental Justice component of Title VI guarantees fair treatment for people of all races, cultures, and incomes regarding the development of environmental justice laws, regulations and policies. Under Title VI, CATS must:

- Ensure involvement of low-income and minority groups in the decision making process (public involvement)
- Safeguard low-income and minority groups against disproportionately high and adverse human health or environmental impacts of its programs, policies, and activities
- Ensure low income and minority groups receive their fair share of benefits

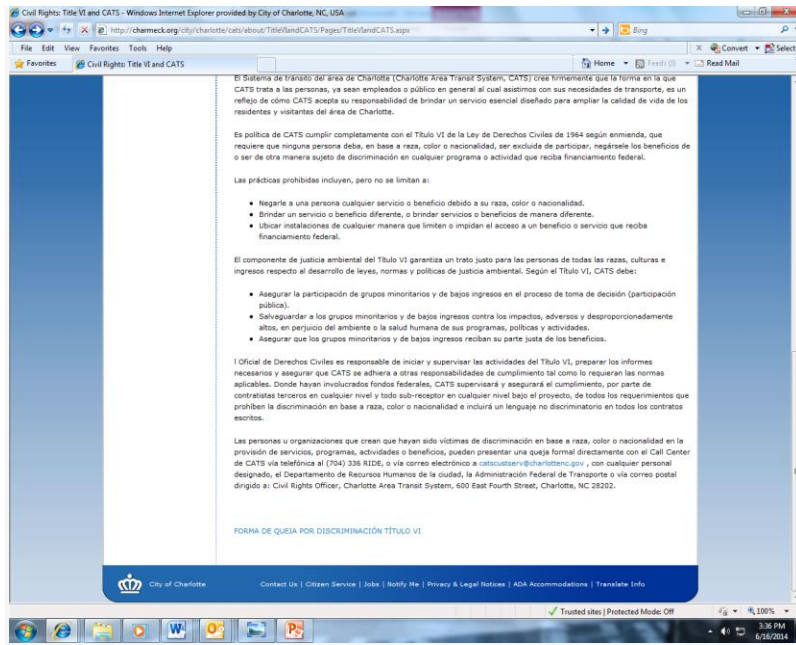
The Civil Rights Officer is responsible for initiating and monitoring Title VI activities, preparing required reports and ensuring that CATS adheres to other compliance responsibilities as required by applicable regulations.

Where federal funds are involved, CATS will monitor and ensure the compliance of third party contractors at any tier and each sub-recipient at any tier under the project with all requirements prohibiting discrimination on the basis of race, color, or national origin, and will include nondiscrimination language in all written agreements.

Individuals or organizations believing they have been a victim of discrimination based on race, color, or national origin in the provision of services, programs, activities, or benefits, may file a formal complaint directly with CATS Call Center by telephone at (704) 336-RIDE, or via e-mail to Teltransit@charlottecnc.gov, any designated staff, the City's Human Resources Department, the Federal Transit Administration, or mail to the Civil Rights Officer, Charlotte Area Transit System, 600 East Fourth Street, Charlotte, NC 28202.

TITLE VI DISCRIMINATION COMPLAINT FORM

Español



Formulario de quejas en inglés

TITLE VI DISCRIMINATION COMPLAINT FORM		
1. Name of Complainant 2. Telephone 3. Home address (street, city, state, zip)	4. Person discriminated against (if someone other than complainant) Name Address City, State, Zip Telephone Numbers	
5. Name of person(s) who allegedly discriminated against you, if known	6. Date /time of alleged incident	7. Location of alleged incident (Include bus route and number, if involved.)
8. Type of alleged discrimination	9. Explain what happened and how you believe you were discriminated against (how you feel other persons were treated differently than you), Indicate who was involved and explain their role.	
10. Fully identify any persons we may contact for additional information to support or clarify your allegations (name, address, telephone(s))		
11. What other information do you have which is relevant to an investigation of this complaint?		
12. How can your issue(s) be resolved to your satisfaction?	12. If you have filed this complaint with CATS before, please specify when, where, and how?	
Signature:		DATE:
INTAKE BY (Administration Staff Representative)		

Formulario de queja en Español

FORMA DE QUEJA POR DISCRIMINACIÓN TÍTULO VI		
<p>1. Nombre del Demandante</p> <p>2. Teléfono</p> <p>3. Dirección de su casa (calle, ciudad, estado, código postal)</p>	<p>4. La persona discriminada en contra (si es alguna otra persona y no él/la demandante)</p> <p>Nombre</p> <p>Dirección</p> <p>Ciudad, Estado, Código Postal</p> <p>Números telefónicos</p>	
<p>5. Nombre de la persona(s) quién(es) presuntamente discriminó/discriminaron contra usted, si lo sabe</p>	<p>6. Fecha del supuesto incidente</p>	<p>7. Lugar del supuesto incidente</p>
<p>8. Tipo de la supuesta discriminación</p>	<p>9. Explique que pasó y el por qué cree usted que fue discriminado(a) (que le hace sentir que otras personas fueron tratadas muy diferente a como lo trataron a usted). Indique quién estuvo involucrado y explique en qué forma</p>	
<p>10. Identifique bien a las personas que podamos nosotros contactar para obtener información adicional para respaldar o clarificar sus aseveraciones (nombre, dirección, teléfono(s))</p>		
<p>11. ¿Qué otra información tiene usted que sea relevante para la investigación de esta queja?</p>		
<p>12. ¿Cómo se puede resolver su cuestión(es) a su satisfacción?</p>	<p>13. Si usted ya antes presentó esta queja con CATS, por favor especifique cuando, dónde y cómo</p>	
<p>Firma:</p>	<p>FECHA:</p>	
<p>TOMADA POR (Representativo del personal administrativo)</p>		

2.0 LISTA DE RELACIONADAS CON EL TRÁNSITO TÍTULO VI LAS INVESTIGACIONES, DENUNCIAS, JUICIOS Y

Hubo dos denuncias formales en los últimos 3 años. Ambos fueron traídos por un representante sindical de operador de bus y ambos fueron despedidos por el.

3.0 5.0 PARTICIPACIÓN CIUDADANA PLAN DE incluyendo información sobre los métodos de extensión para minorías y poblaciones competentes inglés limitadas (LEP), así como un resumen de los esfuerzos realizados desde la última presentación del programa Título VI.

Proceso público para la comida y el servicio de cambios de procedimiento No: C.A.T.S. MC01 ver ejercer desde abajo la política...

"Aumentos de tarifa propuesto serán publicados por comentario y revisión pública no menos de 90 días antes de ocurrir los cambios propuestos. Se celebrará una reunión/audiencia pública para escuchar y considerar comentarios no menos de 30 días después del aviso publicado. La audiencia pública para aumento de tarifas deberá seguir las normas de procedimientos de la Comisión Metropolitana de tránsito (MTC) sección 7 "Procedimientos para las audiencias públicas".

Un resumen de los comentarios y los efectos de cambios en relación con los clientes y el público se prestará a la Comisión Consultiva de servicios de tránsito y el MTC. Los cambios finales se publicarán en los vehículos de ingresos de C.A.T.S., a través de otras vías de comunicación, en el centro de transporte de Charlotte, o en otros centros de tránsito de los C.A.T.S. y las estaciones".

Divulgación al público y audiencias:

Corredor Noreste azul línea extensión comunicaciones PLAN 2013-2017 firmado abril de 2013:

Nota: los siguientes ejerce referencias sólo aquellas secciones que tratan con el público, ciudadano, minoría, bajos ingresos y comunidad LEP esfuerzos de divulgación.

FONDO

Durante la construcción de la línea azul de linces, se implementó una estrategia de comunicaciones combinados por recomendación del administrador de la ciudad. Este combinado de mensajería para la construcción del primer ferrocarril del estado y para obras de infraestructura que se está haciendo a lo largo del corredor sur, permitió la ciudad para enviar un mensaje a los ciudadanos.

La ciudad reconoce que sería ser confundiendo al ciudadano medio donde terminó la construcción del tren ligero y donde comenzaron los proyectos de infraestructura. **Ciudadanos no importaba quien estaba haciendo el trabajo, sólo querían saber sobre el proyecto y cómo afectaría su vida cotidiana.**

OBJETIVOS

- Educar a las empresas locales, los viajeros y el público adyacente a la BLE/COMANECI respecto de las medidas de seguridad de construcción.

AVANZANDO

Para ofrecer comunicaciones integradas que proporcionan información completa y precisa sobre el proyecto a la comunidad a partir de un diseño final mediante la planificación y construcción de la infraestructura adyacente y BLE/COMANECI. Educar a las empresas locales, los viajeros y el público adyacente a la BLE/COMANECI respecto de las medidas de seguridad de construcción.

OBJETIVOS y tácticas

Establecer un equipo de comunicación integrado que consta de departamentos claves de la ciudad y socios en el primer trimestre de 2013. Desarrollar una base de datos ' todo incluido ' de actores, eligió a funcionarios, medios de comunicación, empresarios, asociaciones y organizaciones, dirigentes vecinales, etc. que para llevar a cabo proyectos de comunicación. Educar, informar y comprometer a las partes interesadas y el público en general sobre los proyectos lince BLE/COMANECI. Diseño de un proceso y herramientas donde el público tiene conveniente, fácil acceso a la información actual y precisa. Participan residentes, negocios, dirigentes vecinales y organizaciones influyentes para ayudar a comunicantes mensajes al público impactado a lo largo de la BLE. Involucrar los medios de comunicación en todo el proceso para garantizar un proceso de comunicación abierta.

Tácticas de objetivo 2: Identificar y reunir información de contacto de grupos de vecinos dentro del proyecto BLE/COMANECI. Identificar y reunir información de contacto de las organizaciones dentro del proyecto BLE/COMANECI. Identificar a otras organizaciones/empresas/partes interesadas apoyen el proyecto y capaces de realizar esfuerzos de apoyo.

Objetivo 3 tácticas: Plan o asistir a reuniones públicas y el vecindario al menos 12 cada año para aumentar el nivel de conciencia del proyecto y la información en la comunidad. Publicar y enviar por correo un boletín trimestral que incluye información sobre todas las actividades BLE/COMANECI incluyendo C.A.T.S., COMANECI y planificación/ordenamiento, asegurando la distribución de los residentes, propietarios, empresas y arrendatarios dentro de un cuarto de milla de cada lado de la alineación de BLE/COMANECI. Utilizar comunicaciones de Facebook y Twitter especialmente diseñadas para el proyecto BLE/COMANECI. Llevar a cabo una casa abierta en un lugar a lo largo de la línea cada seis meses para mostrar las actividades del proyecto BLE/COMANECI. Fomentar el uso de Notify Me en público y reuniones de barrio. Trabajar con dirigentes vecinales para incluir artículos en boletines de la comunidad.

Objetivo 4 tácticas: Añadir y promover un proceso para las personas que Me lo firme para arriba para notificar en los C.A.T.S., CharMeck o Charlotte futuro móvil de la bobina proporcionan una fuente de contacto líderes identificados presentar preguntas y preocupaciones que escuchan en la comunidad.

Objetivo 5 tácticas: Abrir una oficina para ofrecer capacidad de respuesta de barrio.

Objetivo 6 tácticas: Participan residentes, negocios, dirigentes vecinales y organizaciones influyentes para ayudar a comunicantes mensajes al público impactado a lo largo de la BLE. Distribuir actualizaciones de proyectos en forma de boletín o plantilla para identificados líderes y organizaciones. Distribuir copias del Resumen BLE/COMANECI y FAQ para los líderes de los actores identificados para distribuir. Crear y distribuir kits de prensa y comunicados de prensa a dirigentes vecinales y organizaciones. Uno-a-uno reuniones con dirigentes vecinales y organizaciones. Aseguran líderes reciben todos los materiales de comunicación, e-alerts, etc..

Objetivo 7 tácticas: Participar los medios de comunicación en todo el proceso para garantizar un proceso de comunicación abierta. Participar en conversaciones en el mercado local importante radio y medios impresos. incluyendo Straight Talk con: Bea Thompson (urbano estación de americano africano), programa de grabación de la Radio española o con un traductor, mañana Madhouse, 97.9 (urbano) Post de Charlotte (afroamericano lectores diarios y periódicos españoles.

PÚBLICO OBJETIVO

- Público y barrios dentro del corredor de BLE/COMANECI
- Cats pasajeros en las rutas en el corredor BLE/COMANECI
- Commuters utilizar el corredor BLE/COMANECI
- UNC Facultad de Charlotte y los estudiantes
- Schools (privada, CMS)
- Media

Resumen de la participación pública : LÍNEA AZUL EXTENSIÓN CARRIL LIGERO PROYECTO NORESTE CORREDOR

RESUMEN DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA: VECINDARIO/COMUNIDAD

FECHA	ORGANIZACIÓN	UBICACIÓN	ASISTENCIA
09 de junio de 2011	EcoDistrict (alturas de Villa, Belmont, Parque de Optimist) AIT	Belmont	
11 de julio de 2011	Latina 102.3 tarde vivo programa de radio	Radio	
15 de julio de 2011	Charlotte Civitan Club		10
20 de julio de 2011	Tránsito de la Universidad de estado de Kentucky y tecnología beca estudiantes	Tour de C.A.T.S.	16
21 de julio de 2011	Latina 102.3 mañana programa de radio en vivo	Radio	
11 de agosto de 2011	BLE – molinos de alfa – ruido impacto	Molinos de alfa	7
29 de septiembre de 2011	Simposio de oportunidad de negocio (DBE/SBE)	CMGC	75
09 de noviembre de	BLE – Final EIS – C.A.T.S. división del carril	SBLRF	12

2011			
09 de noviembre de 2011	BLE – Final EIS – C.A.T.S. división del carril	SBLRF	8
17 de noviembre de 2011	Actualización del proyecto BLE - Club de optimista de Valle Escondido	Valle Escondido	16
03 de abril de 2012	BLE arte en tránsito actualización - valle escondido NA	Valle Escondido	26
11 de abril de 2012	Reunión de liderazgo trimestral ciudad universitaria encabezada por el Departamento de policía de Mecklenburg Charlotte (CMPD)	Universidad	35
19 de abril de 2012	Ceremonia de Convenio beca financiamiento completo (SFFGA) estado	UNC Charlotte	
25 de abril de 2012	UNC Charlotte tierra día Feria	UNC Charlotte	30
01 de mayo de 2012	BLE proyecto y actualización del AIT - valle escondido NA	Valle Escondido	30
15 de mayo de 2012	Ciudad universitaria socios, líderes de la comunidad de zona y los dueños de negocios con la artista para arcilla de JW y estaciones de UCB	Universidad	10
23 de mayo de 2012	Conoce a los primos (extensión DBE/SBE)	Extravaganza	75
12 de junio de 2012	Escondido Valle primaria AIT proyecto coordinación conjunta (africanos y barrio de hispanoamericanos)	Valle Escondido	2
18 de junio de 2012	Martin Luther King, Jr. escuela secundaria mixta AIT proyecto de coordinación	Valle Escondido	4
26 de junio de 2012	Estudiantes – TOD, carril ligero, diseño, construcción y visita de Postgrado Universidad de Georgia, diseño y planificación del medio ambiente	Tour de C.A.T.S.	5
27 de junio de 2012	Tour y actualización BLE Indianapolis elegidos funcionarios y planificadores – proceso de FTA, línea azul y TOD el éxito,	Tour de C.A.T.S.	15
27 de julio de 2012	Planificadores de tránsito MARTA	Tour de C.A.T.S.	5
07 de agosto de 2012	Noche nacional Valle Escondido	Valle Escondido	100
09 de agosto de 2012	Latina 102.3 tarde vivo programa de radio	Radio	
16 de septiembre de 2012	Coalición de noreste	Universidad	26
19 de septiembre de 2012	Concejal Michael Barnes Town Hall Meeting	Universidad	20
17 de octubre de 2012	BLE revisión de constructibilidad	CMGC	15
20 de octubre de 2012	UNC Charlotte sostenibilidad evento	UNC Charlotte	15
13 de noviembre de 2012	Asociación para el progreso de internacional de ingeniería de costos	South Park	10
14 de noviembre de 2012	Programa de escuela de los ciudadanos en escuela centro Martin Luther King Jr	Valle Escondido	
13 de diciembre de 2012	Howie Acres NA & sión primitiva iglesia Bautista (NCDOT y CDOT)	Howie Acres	8
16 de enero de 2013	Asociación de hoteles de Charlotte área	Uptown	25
16 de enero de 2013	Galería de Storrs UNC Charlotte	UNC Charlotte	75

05 de febrero de 2013	Belmont NA, AIT	Belmont	10
07 de febrero de 2013	UNC Charlotte arte exposición clase, habla de arte	UNC Charlotte	14
05 de marzo de 2013	Valle Escondido NA, AIT	Valle Escondido	50
09 de marzo de 2013	McColl Center para las artes visuales, AIT	Uptown	
22 de marzo de 2013	McColl Center para las artes visuales, arte Panel	Uptown	40
26 de abril de 2013	IRWA Carolinas	Uptown	
09 de mayo de 2013	Mesa redonda de pequeños negocios CPCC	Uptown	5
16 de mayo de 2013	Reunión del Ayuntamiento CM Barnes, Distrito 4	Universidad	75
04 de junio de 2013	Barrio de NoDa y asociación empresarial	NoDa	80
06 de junio de 2013	CCIM (certificado a inversión comercial miembros del CCIM Institute)	Uptown	40
15 de julio de 2013	Centro de Shepard	Blvd del sur	50
15 de julio de 2013	Socios de NorthEnd	Tryon del norte	20
18 de julio de 2013	Evento tierra	Uptown	150 +
18 de julio de 2013	Mesa redonda de la casa blanca – participación pública evento	Uptown	24
06 de agosto de 2013	Noche nacional Valle Escondido	Valle Escondido	100
15 de agosto de 2013	Latina 102.3 tarde vivo programa de radio	Radio	
07 de septiembre de 2013	Festival y desfile anual de Valle Escondido	Valle Escondido	75
09 de septiembre de 2013	Colinas de Hampshire	Colinas de Hampshire	25
10 de septiembre de 2013	DBE/SBO difusión y eventos de educación	SOBRE GCMC	84
18 de septiembre de 2013	UNC Charlotte ITE	UNC Charlotte	
27 de septiembre de 2013	Charlotte de cámara de comercio de América Latina	Matthews	20
07 de octubre de 2013	Small Business Technology Development Center (SBTDC)	Universidad	6
12 de octubre de 2013	Bridlewood NA	Bridlewood	25
15 de octubre de 2013	Asociación Nacional de las mujeres en la construcción	Charlotte West	12
02 de diciembre de 2013	separación de grado en Sugar Creek Road y Ferrocarril meridional de Norfolk/NC (@Sugaw Creek Presbyterian iglesia)	Tryon del norte	40
04 de diciembre de 2013	Socios de NorthEnd	Tryon del norte	40
18 de diciembre de 2013	Comité de uso de tierra de la cámara de comercio de Charlotte	Uptown	30
20 de diciembre de	Comité Asesor de negocio (BAC)	Tour BLE	22

2013			
08 de enero de 2014	Socios de NorthEnd tablero Mtg	Tryon del norte	20
09 de enero de 2014	Comité Asesor de servicios de tránsito	CMGC	21
14 de enero de 2014	Cámara de comercio de South Park	South Park	70
15 de enero de 2014	UNC Charlotte Conference Center Task Force	UNC Charlotte	15
21 de enero de 2014	Grupo de asesoramiento de tránsito de los ciudadanos	CMGC	8
04 de febrero de 2014	Valle Escondido NA	Valle Escondido	40
06 de febrero de 2014	Socios de Charlotte Center City & 7 th calle mercado público	Uptown	7
06 de febrero de 2014	Latina 102.3 tarde vivo programa de radio	Radio	
19 de febrero de 2014	Cámara de comercio de América Latina	Uptown	60
27 de febrero de 2014	Tablero de UCP (actualización BLE y SAP)	Universidad	25
03 de marzo de 2014	Principales empresas en la zona de ciudad universitaria (UCP)	Universidad	70
21 de marzo de 2014	Feria de tránsito Parque Norte CMC Urgent Care	Tryon del norte	30
25 de marzo de 2014	Colegio Downs NA	Colegio Downs	15
26 de marzo de 2014	2014 negocio escaparate Uptown Charlotte Chambers		
27 de marzo de 2014	Primeros auxilios	Universidad	20
01 de abril de 2014	Belmont NA	Belmont	15
01 de abril de 2014	Barrio de NoDa y asociación empresarial	NoDa	50
04 de abril de 2014	CMS transporte división	CMGC	8
05 de abril de 2014	Optimist Parque NA	Parque de Optimist	15
10 de abril de 2014	Capítulo de la ciudad universitaria de la cámara de comercio de Charlotte	Universidad	59
14 de abril de 2014	Alturas de Villa NA	Alturas de Villa	20
16 de abril de 2014	Evento día de la tierra de UNC Charlotte	UNC Charlotte	40
12 de mayo de 2014	Colinas de Hampshire NA	Colinas de Hampshire	20

- **Reuniones públicas**

FECHA	REUNIÓN PÚBLICA	UBICACIÓN	ASISTENCIA
27 de septiembre de 2011	BLE – RE adquisición - Iglesia Presbiteriana Sugaw Creek	Tryon del norte	55
11 de octubre de 2011	BLE – Final EIS - Sugaw Creek Presbyterian iglesia	Tryon del norte	62

04 de octubre de 2012	BLE – SAP/COMANECI - Sugaw Creek Presbyterian iglesia	Tryon del norte	150
18 de octubre de 2012	BLE – SAP/COMANECI - Sugaw Creek Presbyterian iglesia	Tryon del norte	100
01 de noviembre de 2012	BLE – SAP/COMANECI - Sugaw Creek Presbyterian iglesia	Tryon del norte	40
31 de enero de 2013	BLE – SAP/COMANECI – Sugaw Creek Presbyterian iglesia	Tryon del norte	90
14 de mayo de 2013	Conoce a los dueños de negocios y pre-construcción – Boardwalk Billy	Universidad	19
16 de mayo de 2013	Conoce a los dueños de negocios y construcción – panadería francesa de Amelie	Uptown	13
21 de mayo de 2013	BLE – actualizar antes de la construcción – Oasis Centro de Shriners	Universidad	55
30 de mayo de 2013	BLE – actualizar antes de la construcción – Sugaw Ck Presbiteriana	Tryon del norte	64
18 de julio de 2013	BLE – actualización de construcción pre - IKEA	Universidad	85
05 de diciembre de 2013	BLE – utilidades avanzadas & actualización de construcción – Sugaw Ck	Tryon del norte	100
10 de diciembre de 2013	BLE – avanzado, actualización de construcción y SAP – Oasis	Universidad	60
18 de febrero de 2014	BLE – actualización de construcción & SAP Oasis Centro de Shriners	Universidad	70
11 de marzo de 2014	BLE – actualización de construcción & SAP Oasis Centro de Shriners	Universidad	66
15 de mayo de 2014	BLE – reunión trimestral @ oficina BLE	Universidad	7

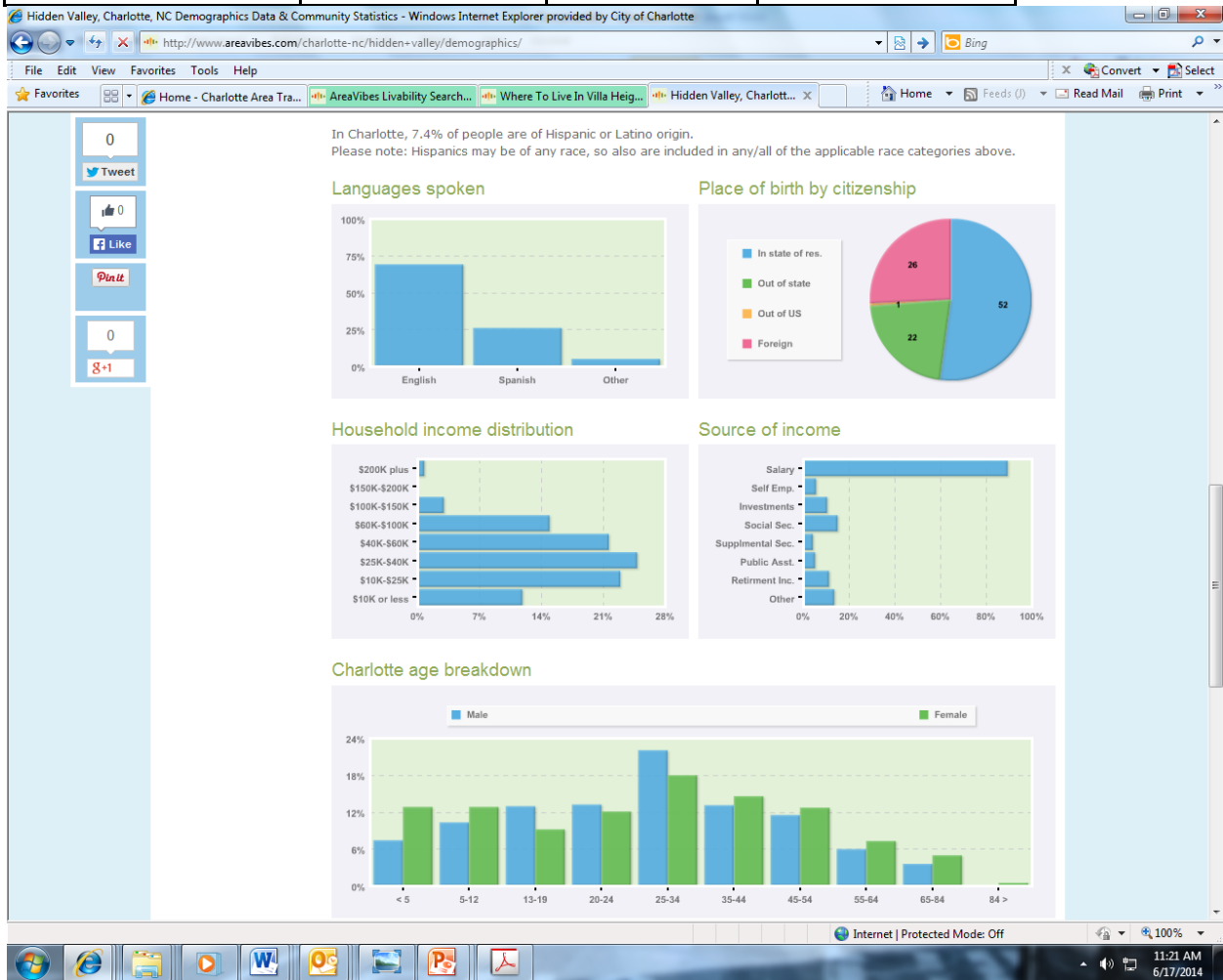
BLE había efectuado Demografía del vecindario:

El valle escondido, alturas de Villa, Optimist Park, North Tryon de Uptown a Tom Hunter Road barrios consideran desproporcionadamente áreas minoritarias con una mayoría de residentes americanos de etnia afroamericana y entonces asiáticos, hispanos y otros. La zona universitaria incluye representación de estos grupos en menor medida.

Demografía de Valle Escondido <http://www.areavibes.com/charlotte-nc/hidden-valley/demographics/>

Carrera	Valle Escondido	Charlotte	Carolina del norte
Caucásica	10.02%	58.26%	74.78%
African American	66.90%	32.62%	20.23%

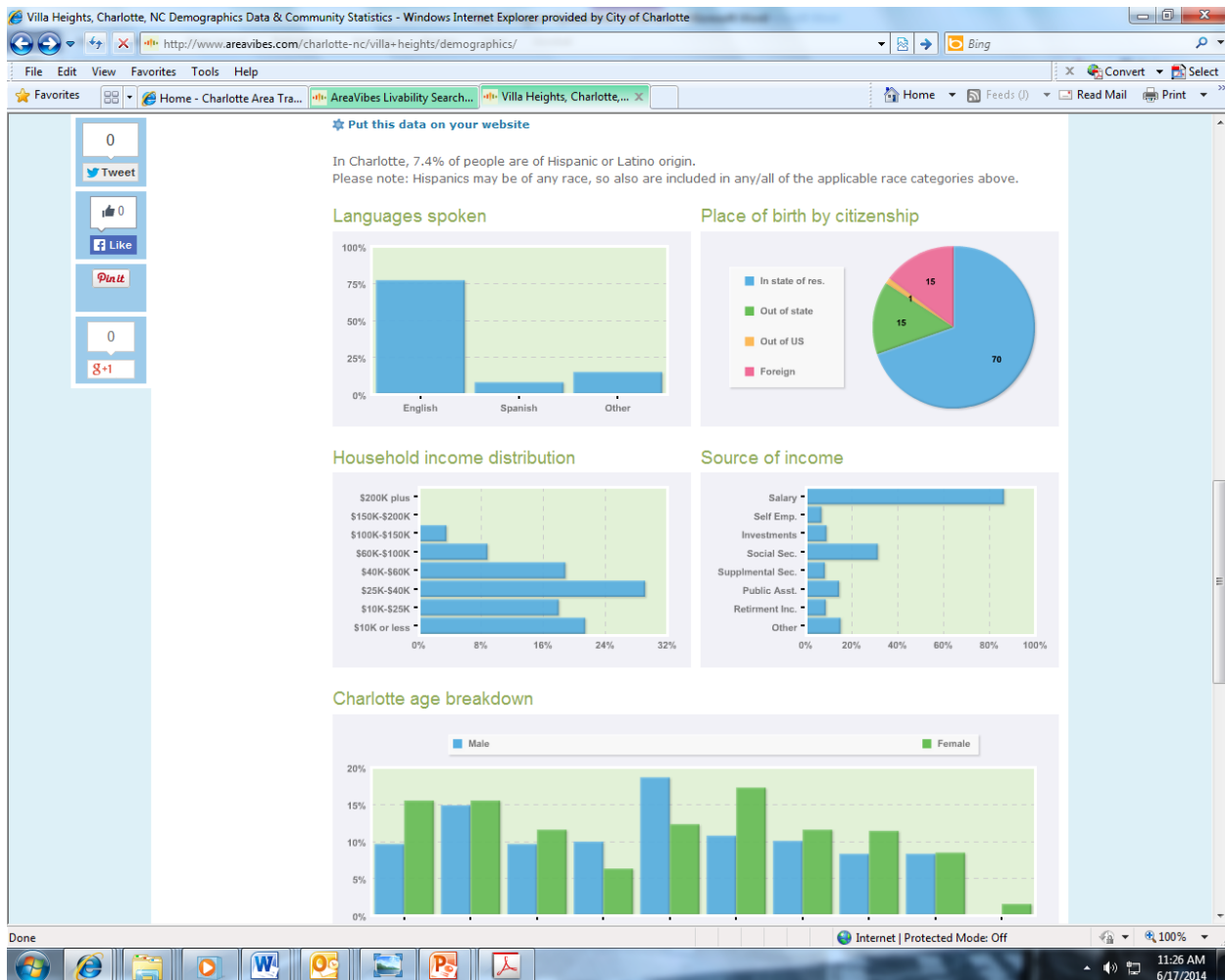
Asia	0.95%	3.24%	0.90%
Indio americano	0.49%	0.43%	0.77%
Native Hawaiian	0.00%	0.07%	0.04%
Raza mixta	2,40%	1.89%	1.19%
Otra raza	19.25%	3.49%	2.10%



Demografía de alturas de Villa - <http://www.areavibes.com/charlotte-nc/villa+heights/demographics/>

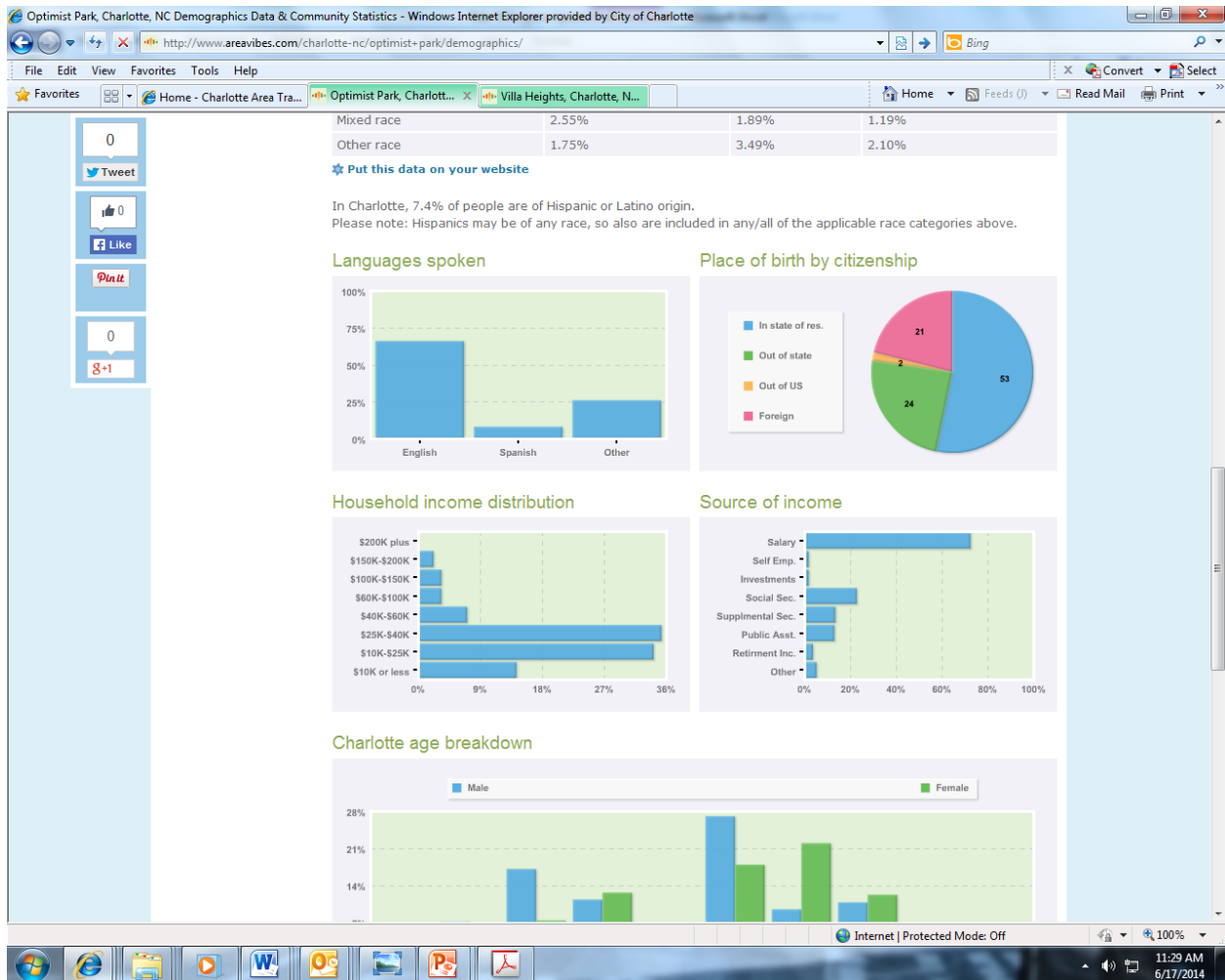
Carrera	Alturas de Villa	Charlotte	Carolina del norte
---------	------------------	-----------	--------------------

Caucásica	5,71%	58.26%	74.78%
African American	75.69%	32.62%	20.23%
Asia	11.05%	3.24%	0.90%
Indio americano	0.00%	0.43%	0.77%
Native Hawaiian	0.00%	0.07%	0.04%
Raza mixta	2,72%	1.89%	1.19%
Otra raza	4.83%	3.49%	2.10%



Demografía de Optimist Park <http://www.areavibes.com/charlotte-nc/optimist+park/demographics/>

Carrera	Parque de Optimist	Charlotte	Carolina del norte
Caucásica	9.25%	58.26%	74.78%
African American	62.04%	32.62%	20.23%
Asia	24,40%	3.24%	0.90%
Indio americano	0.00%	0.43%	0.77%
Native Hawaiian	0.00%	0.07%	0.04%
Raza mixta	2,55%	1.89%	1.19%
Otra raza	1.75%	3.49%	2.10%



Demografía de la ciudad universitaria - <http://www.areavibes.com/charlotte-nc/university+city+south/demographics/>

Carrera	Sur ciudad universitaria	Charlotte	Carolina del norte
Caucásica	64.34%	58.26%	74.78%
African American	27.75%	32.62%	20.23%
Asia	4.10%	3.24%	0.90%
Indio americano	0.80%	0.43%	0.77%
Native Hawaiian	0.00%	0.07%	0.04%

Raza mixta	1.43%	1.89%	1.19%
Otra raza	1,58%	3.49%	2.10%

University City South, Charlotte, NC Demographics Data & Community Statistics - Windows Internet Explorer provided by City of C

http://www.areavibes.com/charlotte-nc/university+city+south/demographics/

File Edit View Favorites Tools Help

Home - Charlotte Area Tra... University City South, C... Villa Heights, Charlotte, N...

0
Tweet
0
Like
Print
0
+1

In Charlotte, 7.4% of people are of Hispanic or Latino origin.
Please note: Hispanics may be of any race, so also are included in any/all of the applicable race categories above.

Languages spoken

Language	Percentage
English	85%
Spanish	10%
Other	5%

Place of birth by citizenship

Citizenship	Percentage
In state of res.	49%
Out of state	44%
Out of US	2%
Foreign	5%

Household income distribution

Income Bracket	Percentage
\$200K plus	~1%
\$150K-\$200K	~2%
\$100K-\$150K	~5%
\$60K-\$100K	~12%
\$40K-\$60K	~18%
\$25K-\$40K	~28%
\$10K-\$25K	~25%
\$10K or less	~8%

Source of income

Source of Income	Percentage
Salary	95%
Self Emp.	5%
Investments	10%
Social Sec.	2%
Supplemental Sec.	1%
Public Asst.	1%
Retirement Ins.	1%
Other	1%

Charlotte age breakdown

Age Group	Male (%)	Female (%)
< 5	~1%	~1%
5-12	~35%	~45%
13-19	~50%	~48%
20-24	~10%	~5%
25-34	~2%	~1%
35-44	~1%	~1%
45-54	~1%	~1%
55-64	~1%	~1%
65-84	~1%	~1%
84 >	~1%	~1%

Internet | Protected Mode: Off

11:41 AM
6/17/2014

- 4.0 6.0 PLAN DE ASISTENCIA DE IDIOMA para proporcionar ayuda con el idioma a las personas con dominio limitado del inglés (LEP), basado en DOT LEP dirección.

Plan de asistencia de idiomas:

Ayudar a los clientes Limited English Proficient (LEP).

Sistema de tránsito del área de Charlotte



Julio de 2014 - de 2017 julio

Antecedentes legales y reglamentarios para el Plan

Título VI de la ley de derechos civiles de 1964, 421 U.S.C. 2000D et seq., proporciona que ninguna persona en los Estados Unidos, por motivos de raza, color u origen nacional, se excluirá de la participación en, ser negada los beneficios de o que esté sujeta a discriminación bajo cualquier programa o actividad que reciba asistencia financiera Federal. El Tribunal de Super, de Lau v. Nichols, 414 US 5763 (1974), interpretan las regulaciones de título VI promulgadas por el antiguo Departamento de salud, educación y bienestar para sostener que el título VI prohíbe conducta que tiene un efecto desproporcionado sobre las personas Limited English Proficient (LEP) porque tal conducta constituye una discriminación de origen nacional.

Orden ejecutiva 13166, "Mejorar el acceso a servicios para personas con dominio limitado del inglés," reimpresso en 65 FR 50121, 16 de agosto de 2000 dirige cada Agencia Federal para examinar los servicios que presta y desarrollar e implementar un sistema por que LEP personas significativo pueden acceder a esos servicios. Agencias federales fueron mandadas publicar orientaciones para sus respectivos destinatarios para ayudarles con sus obligaciones a las personas LEP bajo título VI. La orden ejecutiva establece que los beneficiarios deben tomar medidas razonables para asegurar el acceso significativo a sus programas y actividades de las personas LEP.

El Presidente George Bush W. afirmó un compromiso con la orden ejecutiva 13166 mediante memorando emitido el 25 de octubre de 2001 por Fiscal General Adjunto para los derechos civiles, Ralph R. Boyd, Jr. agencias federales fueron dirigidas a proporcionar orientación y asistencia técnica a los beneficiarios de fondos federales en cuanto a cómo pueden proporcionar acceso significativo a los usuarios de proficiencia limitada en Inglés de programas federales.

El punto de los Estados Unidos publicó directrices revisadas para sus destinatarios en 14 de diciembre de 2005. Este documento afirma que el título VI y su normativa de desarrollo requiere que los beneficiarios punto toman medidas responsables para asegurar el acceso significativo a los beneficios, servicios, información y otras porciones importantes de sus programas y actividades para individuos que son Limited English Proficient (LEP) y que los destinatarios deben utilizar la orientación LEP punto a determinar la mejor manera de cumplir con las obligaciones legales y reglamentarias para proporcionar un acceso significativo a los beneficios , servicios, información y otras porciones importantes de sus programas y actividades para personas LEP.

La administración de tránsito Federal (FTA) hace referencia a la dirección de punto LEP en su Circular 4702.1B, el "Título VI requisitos y directrices para Federal tránsito administración de destinatarios", que fue publicado el 01 de octubre de 2012. Los Estados circulares, "título VI prohíbe la discriminación por los beneficiarios de asistencia financiera Federal en base a raza, color y origen nacional, incluyendo la negación de acceso significativo para limitada English proficient (LEP) las personas. La Circular reafirma los edictos de la orden ejecutiva 13166, con "los beneficiarios tomarán medidas razonables para asegurar el acceso significativo a beneficios, servicios, información y otras porciones importantes de sus programas y actividades para las personas que son de dominio de inglés limitado (LEP)".

<http://www.GPO.gov/fdsys/pkg/fr-2005-12-14/PDF/05-23972.pdf>

La dirección de punto nos recomienda que todo federal de financiación de los beneficiarios y en particularlos que dan servicio a grandes poblaciones de LEP, para desarrollar e implementar planes para atender las necesidades de las poblaciones de LEP sirven. Nosotros DOT LEP dirección para la financiación de los receptores para identificar y desarrollar planes de asistencia lengua obediente y activa. En primer lugar, un análisis de cuatro factores deben ocurrir incluyendo análisis de:

- El número o proporción de personas LEP elegibles para ser servido o que puedan ser encontradas por la Agencia.
- La frecuencia con que las personas LEP entran en contacto con el programa.
- La naturaleza y la importancia del programa, actividad o servicio proporcionado por el programa de vida de las personas.
- Los recursos disponibles para el destinatario para LEP de divulgación, así como los costos asociados con esa extensión.

En segundo lugar, el destinatario debe utilizar el análisis de cuatro factores ya mencionado para desarrollar un Plan de asistencia de idioma incluyendo detalles en la Agencia:

- Servicios de asistencia de idioma por representante de idiomas en el área de servicios de las agencias.
- Avisos a las personas LEP sobre la disponibilidad de asistencia de idioma
- Seguimiento, evaluación y actualizaciones sobre el plan de acceso de lengua
- Formación a los empleados proporcionar ayuda oportuna y razonable de la lengua a la población de LEP.

Finalmente, el plan debe resumir el cumplimiento de la Agencia «El seguro puerto de suministro». Esta disposición de la FTA USDOT título VI Circular establece que, "Si un destinatario ofrece traducciones escritas de documentos vitales para cada grupo de idioma LEP elegible que constituye el cinco por ciento (5%) o 1.000 personas, lo que sea menor, de la población total de personas elegibles para ser servidas o propensos a ser afectados o encontrado, entonces dicha acción se considerará evidencia de cumplimiento de las obligaciones de traducción escrita del destinatario".

Factor 1: Revisión de LEP residentes en el área de servicios.

Dirección punto de Estados Unidos: "debe haber una evaluación de la cantidad o proporción de individuos LEP elegibles para servir o encontrados y la frecuencia de encuentros con arreglo a los dos primeros factores en el análisis de cuatro factores.

La población de residentes LEP y su representación en el área de servicios de C.A.T.S. o una revisión es necesaria como una la 1st paso en un análisis de 4 pasos. Este paso^s 1 identifica lo que el nivel de interacción que estos patrones potenciales pueden surgir al interactuar con los servicios de C.A.T.S. y proporciones. Una vez que personal de tránsito puedo determinar estos dos factores, el alcance del plan de asistencia de idioma y esfuerzos resultantes pueden ser adaptados para satisfacer las necesidades específicas de C.A.T.S. servicio zona LEP de los clientes.

Proporciones y número de personas LEP y lenguas extranjeras de origen hablada en el área de servicios de C.A.T.S..

Americano comunidad encuesta 2011 el censo publicó informes de estimación de 5 años para el área geográfica dentro de extensiones de censo de sobreposición y unido a ¾ de milla de C.A.T.S. regulares servicios y ¼ de milla de express del sistema rutas zona 168.284 o 17,27% de la población de la región, 5 años de edad, habla un idioma otro e inglés en casa. Fuera de este grupo, 79.100 o 8.12% de la población mayor de los residentes de 974.669 habla a inglés "menos bien". Debajo está una tabla que identifica los idiomas de los altavoces en ese grupo.

Service Area English Speaking Proficiency Populaiton	Service Area Total Population	Percent within Population that speaks a language other than English	Percent Population within Service Area
Speak Only English	806,385		82.73%
Speak Language Other than English	168,284		17.27%
Speak English "very well"	89,184	53.00%	9.15%
Speak English less than "very well"	79,100	47.00%	8.12%
Total Service Area	974,669		

Source: U.S. Census Bureau, 2008-2012 American Community Survey Table B16001- Language Spoken at Home by Ability to Speak English for the Population 5 Years and Over

La mayoría de altavoces LEP en la zona se identifica como españoles hablando y constituyendo más 5% de la población de las áreas de servicio o 54.689 personas. Los restantes oradores LEP 24.411 y los más de 1000 hablantes son aquellos que se comunican en vietnamita, Chino, otros idiomas africanos, Francés, Ruso y Gujarati, Coreano y Portugués justo debajo de la marca de 1000 hablantes. Una revisión rápida de la profundidad de la inhabilidad de hablar a Inglés, tenga en cuenta que la mayoría de los oradores entre los siguientes grupos de lengua ha autodefinido como LEP; Español, vietnamita, Chino, Mon-Kher-Camboya, servocroata, tailandés y otros norteamericanos nativos idiomas , en el área de servicios de los C.A.T.S. no pueden hablar inglés muy bien. Hay 5 idiomas adicionales grupo poblaciones justo debajo del simplemente mayoría marca justo por encima de 40 por ciento.

Idiomas (habla a Inglés menos que muy bien)	Población del área de servicio	% de habla inglés Proficiency grupo de lengua no inglesa de la población	% de la población de área de servicio de C.A.T.S.

Criollo español o español	54.689	53,56%	5.61%
Vietnamita	4.787	66.93%	0.49%
Chino	2.433	51.90%	0.25%
Otros idiomas asiáticos	1.764	37.82%	0.18%
Lenguas africanas	1.334	26.18%	0.14%
Francés (incl. Patois, Cajun)	1.272	25.83%	0.13%
Ruso	1.088	35.46%	0.11%
Gujarati	1.035	34.72%	0.11%
Coreano	979	42.60%	0.10%
Criollo portugués o portuguesa	931	43.69%	0.10%
Jmer, Camboya	861	56.61%	0,09%
Otras lenguas índicas	774	34.79%	0.08%
Árabe	756	28.97%	0.08%
Hindi	703	20,97%	0.07%
Laos	658	48.31%	0.07%
Serbocroata	594	50,55%	0.06%
Griego	529	29.24%	0,25 g
Otros idiomas insulares del Pacífico	471	45.33%	0.04%
Hmong-Mien	366	26.43%	0.04%
Persa	348	47.80%	0.04%
Chino Simplificado	331	16.72%	0.03%
Alemán	328	10.60%	0.03%
Otras idiomas de Slavic	326	33.44%	0.03%
Polaco	306	36.52%	0.03%
Italiano	295	35.24%	0.03%
Tailandés	249	75.23%	0.03%
Japonés	239	31.61%	0.02%
Urdu	171	29.79%	0.02%
Otras idiomas indoeuropeas	147	24.02%	0.02%
Criollo francés	108	23,18%	0.01%
Otras lenguas nativas norteamericanas	98	50.00%	0.01%
Otras idiomas germánicas del oeste	46	14.56%	0.00%
Armenio	40	43.01%	0.00%
Húngaro	25	23.36%	0.00%
Idiomas de otras y no especificados	19	17.27%	0.00%
Lenguas escandinavas	0	0.00%	0.00%
Hebreo	0	0.00%	0.00%
Navajo	0	0.00%	0.00%
Yiddish	0	0.00%	0.00%

Una revisión de los residentes con orígenes en África desde los mismos datos (5 años ACS estima) dentro del Condado de Mecklenburg identifica las proporciones de cada nación. Personal ha identificado los idiomas oficiales o más hablados por la nación y si Google Translate tiene el idioma disponible. Nota con Liberia, Etiopía, Nigeria y otros al sur del Sahara Africano ascendencia tienen representantes en exceso de 1000 por grupo. De los 4 grupos los etiopes lenguas Oromo y capacidad Amharic traducciones no están disponibles en Google Translate, que es la herramienta de traducción en la Página Web de C.A.T.S.. Tenga en cuenta que varias de las lenguas africanas son todavía en el desarrollo de la fase en línea herramienta de Google Translate y como aún no han añadido al sitio web de C.A.T.S..

África subsahariana:	16.121	Lenguas más habladas u oficiales	Google Translate equivalente
Uganda	49	Bantú	No
Senegalés	69	Francés	Sí
Sudán	71	Árabe, Inglés	Sí, sí
Zimbabwe	73	Inglés	Sí
Sierra Leona	137	Inglés	Sí
Kenia	303	Swahili, Inglés	Sí, sí
Cabo verde	332	Criollo portugués	Sí (Portugués)
Somalí	338	Somalí	Sí
Africano del sur	344	Zulú	Sí
Ghana	33½	Inglés	Sí
Otro África subsahariana	1.024	Amárico, Swahili	Sí, No
Liberia	1.107	Inglés, Yoruba	Sí, sí
Etiopía	1.324	Oromo, amárico	Ninguno
Nigeriano	1.720	Hausa, Igbo	Sí
Africano	8.491	Desconocido	Desconocido

Reseña de "Otros idiomas asiáticos":

Un examen de idiomas asiáticos e indios asiáticos identifica Hindi y chino es los idiomas principales hablados por los inmigrantes en Carolina del Norte según el conjunto de datos de ACS de 5 años (véase abajo). Nota de la carta del LEP comenzando en la página 6; **Vietnamita y chino son los idiomas de mayoría hablados por la comunidad LEP en servicios área de C.A.T.S.**





Para el área de Charlotte aquellos de ascendencia asiática caen dentro de los datos del censo 2010 anteriormente mencionado así como japonés y Filipino según categorías. Y el listado de lenguas más habladas por los estudiantes publicados por el sistema de escuelas de Charlotte Mecklenburg identifica como Homng-Mien, Jarai y Nepal como las idiomas restantes identificadas como "Otros idiomas asiáticos" con más de 1000 hablantes LEP en área de servicios de C.A.T.S.. En japonés, Filipino, Hmong y nepalí se representan en Google Translate para que sitio web C.A.T.S. traducido. Jarai no se ofrece actualmente.

Población asiática

Indio:	13.329 (36.62%, Ver rango)
Chino:	4.331 (11.90%, Ver rango)
Filipino:	1.508 (4.14%, Ver rango)
Japonés:	710 (1.95%, Ver rango)
Coreano:	2.575 (7,07%, Ver rango)
Vietnamita:	6.964 (19.13%, Ver rango)
Asiáticos, otros:	6.309 (17.33%, Ver rango)

Basado en 2010 datos del censo.

El sistema de escuelas de Charlotte Mecklenburg identificado en su hoja de 2013-2014 el sistema como los top diez idiomas hablados por los estudiantes.

(Otros que inglés)

Spanish..... 22.378

Vietnamese.....	1.052
Árabe/egipcio/Líbano/Siria.....	572
French.....	494
Jarai.....	65W
Russian.....	348
Korean.....	341
Nepali.....	319
Hmong/Homng-Mien/Hmongie/Chaug.....	288
Hindi/Indian/Urdu.....	269

Servicios de análisis de pista Área censal:

Un análisis de la situación del idioma en los trectos de censo 260 que son overlaid por el área de servicios de C.A.T.S. identifica ese 35% (o 91 tractos) tiene LEP poblaciones individuales superiores a la media del sistema de 8.12%. La siguiente tabla identifica aquellos tramos en que la población de LEP es superior al 20% (un número escogido para identificar las poblaciones de porcentaje más altas en regiones de censo).

	Total	Speak only English	Additional Language spoken other than English	Speak English Very Well	Speak English Less than very well	Percent Additional Language spoken other than English	Percent Speak English Very Well within Non-English Language Groups	Percent Speak English Less than very well within Non-English Language Group	Percent Speak English Very Well within Service Area	Percent Speak English Less than very well within Service Area
Census Tract 53.08, Mecklenburg County, North Carolina	2,696	1,162	1,534	324	1,210	56.90%	21.12%	78.88%	12.02%	44.88%
Census Tract 38.08, Mecklenburg County, North Carolina	5,022	2,074	2,948	978	1,970	58.70%	33.18%	66.82%	19.47%	39.23%
Census Tract 32.01, Mecklenburg County, North Carolina	2,575	1,521	1,054	192	862	40.93%	18.22%	81.78%	7.46%	33.48%
Census Tract 38.07, Mecklenburg County, North Carolina	4,322	2,541	1,781	373	1,408	41.21%	20.94%	79.06%	8.63%	32.58%
Census Tract 15.07, Mecklenburg County, North Carolina	3,537	1,716	1,821	707	1,114	51.48%	38.82%	61.18%	19.99%	31.50%
Census Tract 16.05, Mecklenburg County, North Carolina	2,079	787	1,292	653	639	62.15%	50.54%	49.46%	31.41%	30.74%
Census Tract 17.02, Mecklenburg County, North Carolina	5,043	2,902	2,141	608	1,533	42.45%	28.40%	71.60%	12.06%	30.40%
Census Tract 419.01, Cabarrus County, North Carolina	1,558	1,029	529	77	452	33.95%	14.56%	85.44%	4.94%	29.01%
Census Tract 19.10, Mecklenburg County, North Carolina	4,717	2,751	1,966	630	1,336	41.68%	32.04%	67.96%	13.36%	28.32%
Census Tract 31.08, Mecklenburg County, North Carolina	2,978	1,792	1,186	348	838	39.83%	29.34%	70.66%	11.69%	28.14%
Census Tract 17.01, Mecklenburg County, North Carolina	3,136	1,865	1,271	448	823	40.53%	35.25%	64.75%	14.29%	26.24%
Census Tract 19.12, Mecklenburg County, North Carolina	5,320	3,515	1,805	442	1,363	33.93%	24.49%	75.51%	8.31%	25.62%
Census Tract 16.06, Mecklenburg County, North Carolina	3,851	1,898	1,953	973	980	50.71%	49.82%	50.18%	25.27%	25.45%
Census Tract 58.24, Mecklenburg County, North Carolina	2,557	1,440	1,117	481	636	43.68%	43.06%	56.94%	18.81%	24.87%
Census Tract 53.01, Mecklenburg County, North Carolina	2,670	1,732	938	282	656	35.13%	30.06%	69.94%	10.56%	24.57%
Census Tract 43.05, Mecklenburg County, North Carolina	5,306	3,472	1,834	594	1,240	34.56%	32.39%	67.61%	11.19%	23.37%
Census Tract 56.16, Mecklenburg County, North Carolina	1,862	1,027	835	405	430	44.84%	48.50%	51.50%	21.75%	23.09%
Census Tract 31.09, Mecklenburg County, North Carolina	3,388	2,034	1,354	582	772	39.96%	42.98%	57.02%	17.18%	22.79%
Census Tract 53.07, Mecklenburg County, North Carolina	3,100	2,106	994	298	696	32.06%	29.98%	70.02%	9.61%	22.45%
Census Tract 59.13, Mecklenburg County, North Carolina	6,280	4,057	2,223	857	1,366	35.40%	38.55%	61.45%	13.65%	21.75%
Census Tract 19.14, Mecklenburg County, North Carolina	3,071	2,174	897	230	667	29.21%	25.64%	74.36%	7.49%	21.72%
Census Tract 56.12, Mecklenburg County, North Carolina	4,601	3,260	1,341	363	978	29.15%	27.07%	72.93%	7.89%	21.26%
Census Tract 204.04, Union County, North Carolina	5,524	3,530	1,994	851	1,143	36.10%	42.68%	57.32%	15.41%	20.69%
Census Tract 38.06, Mecklenburg County, North Carolina	8,440	5,227	3,213	1,484	1,729	38.07%	46.19%	53.81%	17.58%	20.49%
Census Tract 31.06, Mecklenburg County, North Carolina	2,588	1,561	1,027	498	529	39.68%	48.49%	51.51%	19.24%	20.44%
Census Tract 19.19, Mecklenburg County, North Carolina	3,419	2,212	1,207	513	694	35.30%	42.50%	57.50%	15.00%	20.30%
Census Tract 12, Mecklenburg County, North Carolina	4,959	3,256	1,703	700	1,003	34.34%	41.10%	58.90%	14.12%	20.23%
Census Tract 19.20, Mecklenburg County, North Carolina	4,089	2,629	1,460	637	823	35.71%	43.63%	56.37%	15.58%	20.13%

Resumen:

Área de servicio de C.A.T.S. sirve a una población con 8,12% limitado inglés competente las personas que hablan un idioma extranjero principalmente. Principalmente están representados los grupos de lengua LEP bajo la doctrina de Safe Harbor tiene 5% o 1000 LEP habla en servicios C.A.T.S. zona son Español (5.61% del total de la población), vietnamita, Chino, otros idiomas de Asia (probablemente sobre todo Filipino, Japonés, nepalí y Homng-Mien), lenguas africanas (Yoruba probable, Oromo, amárico, Hausa, Igbo y en menor medida Swahili), francés (incl. Patois, Cajun), Ruso, Gujarat, y justo por debajo de 1000 personas son coreano y portugués.

35% de los tractos de censo en área de servicios de C.A.T.S. tienen mayor % de representación que es el porcentaje del sistema de 8.12%. Hay varios tractos de censo en más de 30% de representación en los tramos ubicados en... los idiomas son el la mayoría habló por patronos LEP... Las rutas que estas áreas son...

Factor 2: La frecuencia con que las personas LEP entran en contacto con el programa.

El número de pasajeros LEP - datos de ACS

A continuación se extrae de los datos de transporte (desplazamientos) estimaciones ASC 5 años para los 16 y más viejo método primario para viajar para trabajar en el Condado de Mecklenburg. Una revisión rápida de los datos de tendencia de pasajeros para el Condado de Mecklenburg, donde ocurre la mayoría de los servicios de C.A.T.S., identifica que. 51% (o 2134) de la población del Condado autodefinido tránsito como un medio común de transporte para trabajar. La población incluyó a los 16 y mayores.

Mecklenburg County, North Carolina	Language and Ability	Population	%
Total Responding Population	N/A	456,641	
All Transportation	Speak Spanish: Speak English less than "very well"	29,789	6.52%
All Transportation	Speak other languages: Speak English less than "very well"	13,355	2.92%
Car, truck, or van - carpooled:	Speak Spanish: Speak English less than "very well"	11,320	2.48%
Car, truck, or van - carpooled:	Speak Other Languages: Speak English less than "very well"	3,074	0.67%
Public transportation (excluding taxicab):	Speak Spanish: Speak English less than "very well"	1,690	0.37%
Public transportation (excluding taxicab):	Speak other languages: Speak English less than "very well"	634	0.14%

MEDIOS de transporte para trabajo por idioma hablado en el hogar y habilidad para hablar inglés universo: trabajadores de 16 años y más

C.A.T.S. 2010 pasajeros encuesta datos - etnicidad de jinetes respuesta. Tabla Q13 de C.A.T.S. último sistema completo estudio identifica que el 5% de pasajeros de C.A.T.S. se proyecta español y 3% asiáticos. Ambos grupos tienen entre todos sus hablantes más del 50 por ciento las poblaciones locales

de "habla a Inglés menos de bien" según que estimaciones del año de ACS-5. Hablantes de lenguas asiáticas ya sea chino, vietnamita o Jmer, camboyano o los más generales "otros lenguajes asiáticos" mostraron un % de mayoría de hablantes de la LEP.

	Total	Raza/origen étnico				Ingresos		Empleo estado		Las Naciones Unidas emplear
		W hite	AF Am.	Otros	Hisp	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	
ENCUESTADOS	550	119	353	49	2	434	113	280	110	139
		100%	100%	31%	8	13%	55%	30%	17%	9%
Caucásica / White	22%			3%	100%	74%	27%	58%	66%	76%
Una ricaf americano / negro	64%			51%		1%	9%	5%	7%	2%
Asia / Pacífic isleño nativa	3%			16%		0%	5%	1%	9%	1%
América	0%					4%	2%	5%		9%
Multirracial	5%					6%	3%	2%		4%
Español, hispanos, Latino	5%					1%				
Otros	1%									

Resumen de factor 2:

Los datos del censo establecieron que la utilización de los servicios de tránsito de la población de LEP podría inferirse como significativamente más pequeña en proporción a su representación en el área de servicios de C.A.T.S.. Pero al identificar los datos demográficos de clientes C.A.T.S. establecidos en una encuesta realizada el mismo año como el censo de 2010, la población hispana y asiática fueron representada como 5% y 3% de la base de clientes de C.A.T.S.. Otro indicador que se menciona tarde en el informe es que entre mayo de 2013 a mayo 2014 250.234 cliente de servicios de llamadas se recibieron sólo 1034 pida español o. 42%. Durante ese mismo periodo atención al cliente de C.A.T.S. no recibió ninguna correspondencia electrónica en un idioma distinto del inglés. Pero hubo al menos una instancia de la correspondencia por correo en español traducción que requieren. Así como en una semana típica hay ocurrencias diarias cuando un personal bilingüe que habla interactúan con patrones de habla españolas en la ventana información y Charlotte transporte centros pasar ventas.

La conclusión es que el uno o más de los grupos de lengua materna con mayorías LEP dentro de su categoría demográfica han autodefinido en encuestas y ponerse en contacto con personal de como interactuar con el sistema de tránsito. Estos patrones parecen mostrar interacción limitada al viajar a y desde trabajo. Pero esos datos no incluiría los que viajan para otros fines. Así como su respuesta en encuestas e interacción diaria en la ventana de la CTC puede indicar una preferencia, acceso limitado, falta de conocimiento (o necesidad) en contacto con C.A.T.S. vía medios electrónicos. Podría también haber una deficiencia en las respuestas de estos grupos durante los recopilación de datos de ACS. Es

decir, estos patrones pueden han mostrado una preferencia para responder a la local C.A.T.S. entrevistadores y cuestionarios y la interacción cara a cara con el personal de la ventana en lugar de responder al proceso de cuestionario ACS.

Factor 3: La naturaleza y la importancia del programa, actividad o servicio proporcionado por el programa de vida de las personas.

Encuesta de C.A.T.S. 2010 proporciona varias tablas de datos identificando los indicadores de la dependencia de tránsito masivo.

Posesión de una licencia de conducir. Tabla **Q16. ¿Tienes licencia de conducir válida?**

	Total	Carrera/Ethnicity				Ingresos		Empleo estado		
		W hite	AF Am.	Otros	Hisp	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear
ENCUESTADOS	550	119	353	49	28	434	113	280	110	139
Sí	50%	75%	42%	52%	37%	42%	79%	65%	32%	30%
No	50%	25%	58%	48%	63%	58%	21%	35%	68%	70%

Nota de la tabla anterior que el 63% de los jinetes hispanos fueron se identifican como no teniendo ninguna licencia así 48% de los otros jinetes que los de origen asiático incluirían.

Plan futuro o la tendencia a montar el sistema de tránsito. **Q7. ¿Qué probabilidades hay que seguir montar un año a partir de ahora?**

	Total	Carrera/Ethnicity				Ingresos		Empleo estado		
		W hite	AF Am.	Otros	Hisp	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear

ENCUESTADOS	550	119	353	49	28	434	113	280	110	139
1 = definitely le no continuar	4%	1%	4%	10%	6%	4%	3%	2%	4%	8%
2 = probablemente le no continuar	3%	7%	4%	7%	11%	4%	9%	2%	3%	5%
3 = puede o podría no continuar	12%	23%	15%	8%	30%	13%	25%	11%	11%	16%
4 = probablemente le continuar	25%	69%	24%	31%	53%	25%	63%	25%	25%	24%
5 = definitely le continuar	56%	4.58	53%	45%	4.25	54%	4.45	60%	56%	47%
PROMEDIO	4.25		4.19	3.94		4.20		4.38	4.26	3.98

Nota de la tabla anterior que el 53% de los encuestados hispanos comprueba que "Probablemente continúe" y 45% de "Otros" comprueban "definitivamente le seguirían" paseo C.A.T.S. servicios en el próximo año.

¿Lo importante es el servicio de transporte masivo? Q8a . **Por favor indique cuánto estás de acuerdo o en desacuerdo con la siguiente declaración: una región tan grande como Charlotte necesita un buen sistema.**

	Total	Carrera/Ethnicity				Ingresos		Empleo estado		
		W hite	AF Am.	Otros	Hisp	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear
ENCUESTADOS	545	119	349	49	28	430	113	277	110	138
1 = fuertemente desacuerdo	10%	8%	11%	13%	6%	12%	4%	9%	9%	11%
2 = algo desacuerdo	5%	1%	6%	3%	6%	5%	1%	5%	4%	5%
3 = ni de acuerdo ni desacuerdo	1%	1%	1%	3%	16%	1%	1%	1%	12%	3%
4 = algo de acuerdo	9%	5%	10%	5%	72%	9%	8%	8%	75%	8%
5 = muy de acuerdo	75%	85%	72%	76%	4.44	72%	86%	77%	4.37	73%
PROMEDIO	4.35	4.58	4.28	4.27		4.25	4.70	4.38		4.27

Nota de la tabla anterior el 72% de hispanos dijo que acuerdan algo y otros respondedores el 76% dijo que muy de acuerdo que el área de Charlotte mayor necesita un buen sistema.

¿Son los niveles de servicio adecuados? Q8c. **Por favor indique cuánto estás de acuerdo o en desacuerdo con la siguiente declaración: hay servicios disponibles para satisfacer mis necesidades en días de semana.**

	Total	Carrera/Ethnicity				Ingresos		Empleo estado		
		W hite	AF Am.	Otros	Hisp	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear

ENCUESTADOS	14°	119	349	48	28	430	111	277	110	138
1 = fuertemente desacuerdo	10%	9%	11%	7%	6%	11%	7%	12%	8%	8%
2 = algo desacuerdo	6%	4%	6%	10%	6%	7%	3%	5%	7%	7%
3 = ni de acuerdo ni desacuerdo	5%	1%	5%	10%	11%	5%	3%	3%	1%	10%
4 = algo de acuerdo	23%	27%	21%	16%	33%	22%	25%	39g	33%	21%
5 = muy de acuerdo	56%	59%	57%	57%	44%	55%	62%	60%	51%	55%
PROMEDIO	4.10	4.24	4.06	4.06	4.04	4.04	4.32	4.11	4.12	4,08

Nota de la tabla anterior el 57% de otros y respondedores de 44% hispanos comprobaron ese acuerdo fuerte que los servicios satisfagan sus necesidades sobre una base semanal.

Paso 3 Resumen

En suma la representación de patronos LEP que se identifican como caballo regularmente servicios de acuerdo a los proyectos de 5 años de ACS está muy por debajo de su representación de 8.12%. Pero los grupos que forman parte cuando encuestados muestran algo fuerte tendencia a utilizar, ver la importancia y dependencia debido a la falta de licencias de transporte privado.

Factor 4: Extensión de los recursos disponibles para el destinatario para LEP, así como los costos asociados con esa extensión.

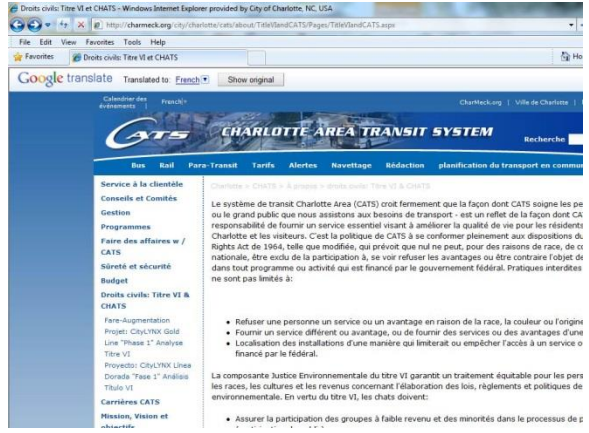
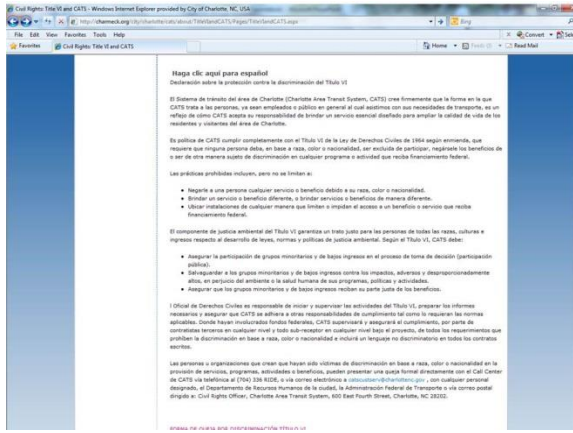
Safe Harbor para poblaciones habilidad inglesa limitadas

El sistema de tránsito del área de Charlotte tiene un compromiso al servicio de las poblaciones cuyo idioma materno no es inglés y que habla inglés menos que muy bien. Este compromiso se ha manifestado en la disponibilidad de información direccional y de seguridad en varios idiomas en distintos medios en todo el sistema. Área de servicios de C.A.T.S. incluye varios grandes LEP demográficas poblaciones hablan idiomas desde español a una variedad de lenguas africanas. Así, la consideración de quienes son Limited English Proficient (LEP) se ha incorporado también en el desarrollo de proyectos de sistemas.

C.A.T.S. Web www.ridetransit.org incluye información sobre cómo llegar, eventos proyecto horarios, servicio al cliente y formularios para solicitud de servicios. Sitio web de C.A.T.S. tiene capacidad amplia de sitio para traducir entre 50 más idiomas usando Google Translate. El sistema está en proceso de experimentación y conversión previamente formularios estáticos PDF a versiones en línea interactivos. Los datos de texto y formularios interactivos en línea tendrá la capacidad para traducir entre 50 más idiomas. (Véase abajo)

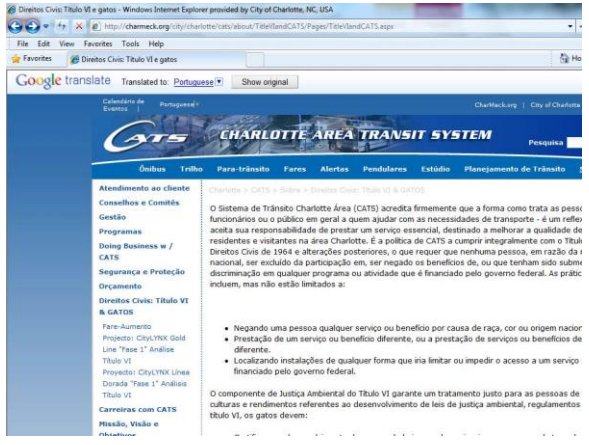
Español

Francés



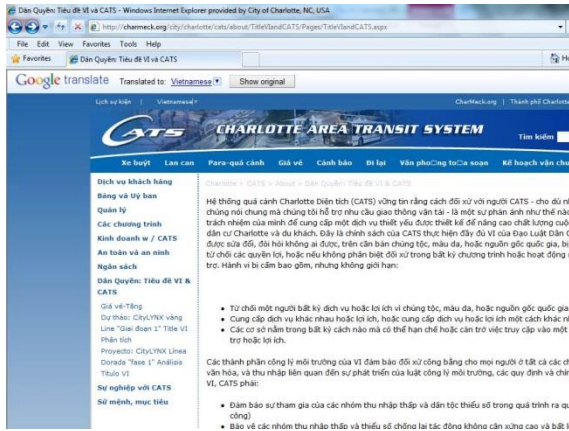
Portugués

Chino mandarín simplificado



Vietnamita

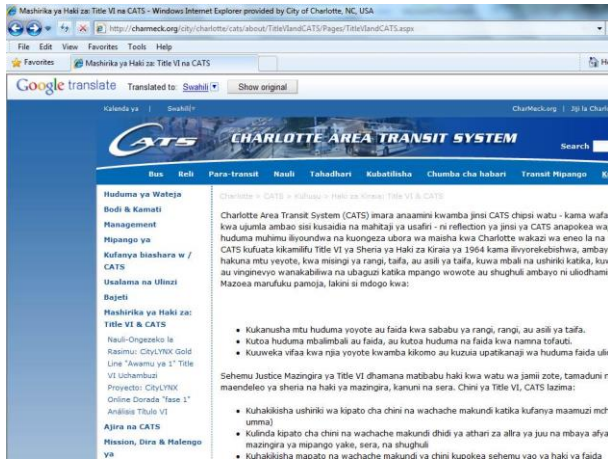
Ruso



La capacidad de traducir en Gujarati, varias idiomas africanas y asiáticas están investigando por la Web C.A.T.S. diseñador/Webmaster.

Swahili

Coreano




Aplicaciones móviles de C.A.T.S. están disponibles en inglés y español.

Mobile Applications - Windows Internet Explorer provided by City of Charlotte, NC, USA


http://chameck.org/city/charlotte/cats/Bus/Pages/mobileapp.aspx


File Edit View Favorites Tools Help

Mobile Applications x Ticket Vending Machines x "cats" transfer ticket charl... Home Feeds (1) Read Mail



- Save your most frequented stops and routes for quick access to get the next bus / train trip
- Display entire route and stops on map
- Plan a trip through Google Transit
- Send Complaints, Compliments, Requests to CATS Customer Service
- Complete stop listing with option to display on a map.






Blackberry APP CATS Buses and LYNX Blue Line
NOW AVAILABLE

The addition of support for most Blackberry Smartphones is available. The app includes:


- All bus and rail routes
- Arrival of next trip from any bus stop or rail station
- Save your frequented stops for quick access to transit information
- Google Trip Planner
- Spanish version
- Submit feedback to CATS, plus more



Android for CATS Buses and LYNX Blue Line
NOW AVAILABLE

The app includes:

- All bus and rail routes
- Arrival of next trip from any bus stop or rail station
- Save your frequented stops for quick access to transit information
- Google Trip Planner
- Spanish version
- Submit feedback to CATS, plus more



Device Independent Smartphone Support
NOW AVAILABLE

The addition of support for most Smartphones without app capabilities includes:

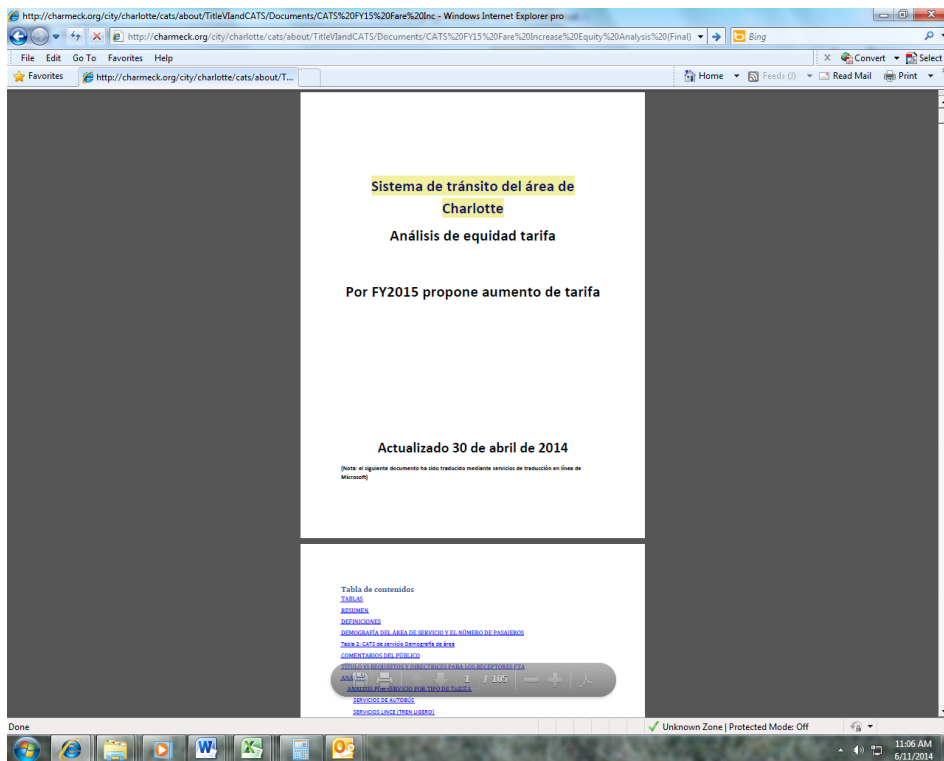
- All bus and rail routes
- Arrival of next trip from any bus stop or rail station
- Save your frequented stops for quick access to transit information
- Google Trip Planner
- Spanish version
- Submit feedback to CATS, plus more

Done Trusted sites | Protected Mode: Off 100% 5:04 PM 6/4/2014

Relacionados con los derechos civiles o entrada pública las solicitudes, declaraciones, informes y otros documentos también son "pre-traducidos" al español para ver y comentar.

The screenshot shows the Charlotte Area Transit System (CATS) website in Internet Explorer. The browser address bar shows the URL: <http://charmeck.org/city/charlotte/cats/about/Pages/default.aspx>. The website header includes the CATS logo and navigation tabs for Bus, Rail, Para-transit, Fares, Alerts, Commuting, Newsroom, Transit Planning, and About. A left sidebar lists various services and departments. The main content area is titled "About the Charlotte Area Transit System" and contains the following text: "The Charlotte Area Transit System (CATS) is the largest transit system between Atlanta, GA and Washington, DC with over 70 local, express and regional bus routes, a light rail line, services for the disabled, and vanpools serving more than 2 trips each year. Managed by the Transit Department, a department of the City of Charlotte, CATS' main focus is managing and continually improving day-to-day operations of the region's transit services within a six-county area while advancing planning for a regional rapid transit system integrated with land-use plans which includes light rail, commuter rail, bus rapid transit and expanded bus services." To the right of the text is a "Notify Me" button and a "Fare-Increase" section with draft titles in English and Spanish. A bottom footer contains contact information and a "Translate Info" link.

The screenshot shows the Charlotte Area Transit System (CATS) website in Internet Explorer, displaying the "Fare-Increase" page. The browser address bar shows the URL: <http://charmeck.org/city/charlotte/cats/about/TitleVandCATS/Pages/Fare-Increase.aspx>. The website header is identical to the previous screenshot. The left sidebar is updated to show "Customer Service", "Boards & Committees", "Management", "Doing Business w/ CATS", "Safety and Security", "Budget", "Civil Rights: Title VI & CATS", and "Careers with CATS". The main content area is titled "Fare-Increase" and contains the following text: "CATS is proposing to increase transit fares and passes on all of its services July 1, 2014. The following analysis of the potential impacts on Minority and Low-income communities has been conducted as part of CATS due diligence to comply with Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and per Federal Transit Administration funding recipient guidelines. The Metropolitan Transit Commission (MTC) will hold a public hearing at their March 26, 2014 meeting. CATS FY15 Fare Increase Equity Analysis. The public is invited to sign-up and comment on the proposed fare increase and the analysis outlined below. To sign-up for the hearing, call 704-432-0872 or sign up via e-mail to mtrinterest@charlottenc.gov before 3:00 p.m. on March 26, 2014. The hearing will begin at 5:30 p.m. at the Charlotte Mecklenburg Government Center, Room 267, 600 East Fourth Street, Charlotte, NC 28202. Comments on this analysis can also be made by clicking on the "Contact Us" on the bottom of this page." Below this is a section titled "CATS propone aumentar las tarifas de transporte y jugada por la totalidad de sus servicios 01 de julio 2014. El siguiente análisis de los impactos potenciales en las comunidades minoritarias y de bajos ingresos ha llevado a cabo como parte de los CATS de debida diligencia para cumplir con el Título VI del Acta de Derechos Civiles de 1964 y según las pautas de financiación de la Administración Federal de Tránsito receptores. La Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) celebrará una audiencia pública en su 26 de marzo 2014 reunión. CATS FY15 Fare Increase Equity Analysis (Español). Se invita al público a inscribirse y hacer comentarios sobre el aumento de tarifas propuesto y el análisis se describe a continuación. Para inscribirse para la audiencia, llame a 704-432-0872 o regístrate a través de e-mail a mtrinterest@charlottenc.gov antes de las 3:00 pm del 26 de marzo de 2014. La audiencia comenzará a las 5:30 pm en el Centro Charlotte de Mecklenburg Gobierno, Room 267, 600 East Fourth Street, Charlotte, NC 28202. Los comentarios sobre este análisis también se puede hacer haciendo clic en el "contacto" (contact us) en la parte inferior de esta página." A bottom footer contains contact information and a "Translate Info" link.



LEP en desarrollo del proyecto (proyecto de extensión de línea azul):

Concurrente con la extensión de línea azul (BLE) sesiones en el otoño e invierno de 2013 y la primavera de 2014, un Comité bilingüe de Español de representantes de la comunidad que se reunió para revisar la señalización prevista de la dirección y las advertencias para el proyecto de planificación. El Comité recomendó modificaciones para incluir texto bilingüe en inglés y español en varios signos o símbolos común. Estas mismas recomendaciones de señalización fueron enviadas al equipo del proyecto de oro línea calle coche para la revisión por ese Gerente de proyectos.

La prohibición de LEP de extensión de línea azul estación y pista, seguridad y señalización direccional ha sido revisado para la comprensión de la traducción en español por los siguientes representantes de la organización comunitaria. Terminado el período de revisión oficial lunes, 07 de octubre de 2013, y las adiciones fueron agregadas por sugerencias del Comité y el personal en octubre de 2013, enero del 2014 y marzo del 2014. Estas mismas sugerencias han sido enviadas al Gerente del proyecto Gold Line (carrito) y su equipo para la consideración y la incorporación a la señalización prevista para esa línea actualmente en desarrollo.

Comisión de señalización C.A.T.S. BLE LEP (Española) incluida:

Armando Bellmas

Director de comunicaciones

Coalición Latinoamericana

www.LatinAmericanCoalition.org

Melina Monita-Pacheco

Nuevo Coordinador del sur Latino

Museo Levine del nuevo sur

mmonita-Pacheco@museumofthenewsouth.org

www.museumofthenewsouth.org

Rocio Gonzalez

Dirección de afiliación y desarrollo de los recursos

Cámara de comercio Latinoamericana de Charlotte (LACCC)

www.lacccharlotte.com

Diana Rojas

Servicios al cliente y Coordinador de voluntarios

International House

www.ihclt.org

Jorge Salazar

Coordinador del proyecto

Ingeniería y gestión de la propiedad

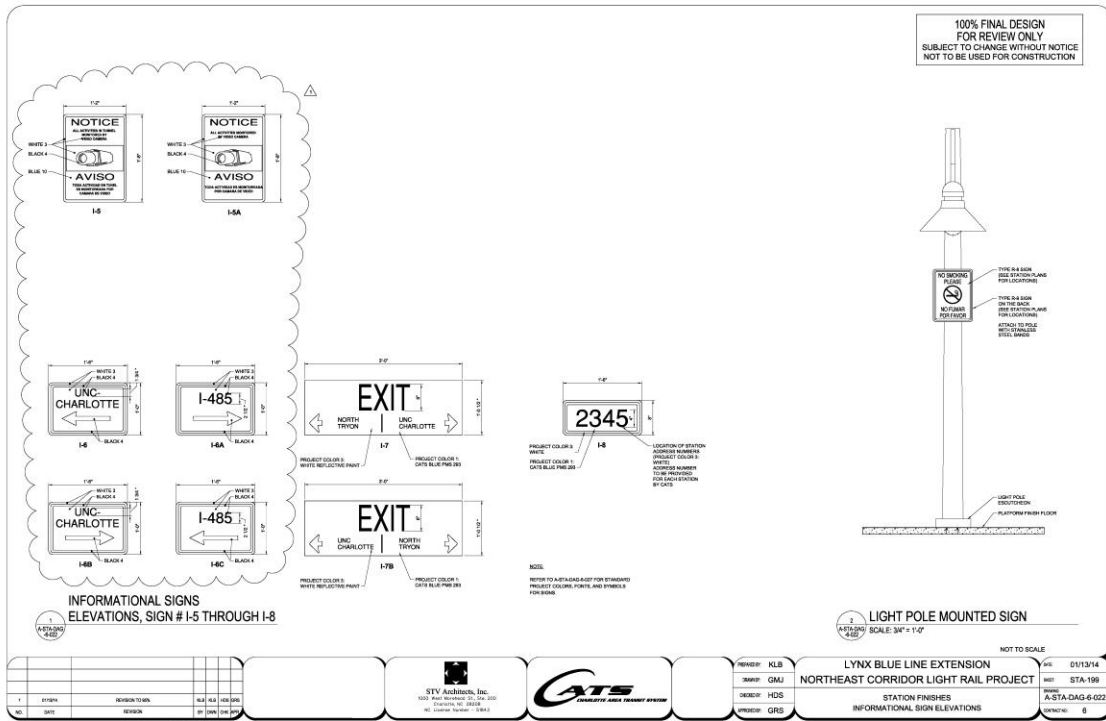
Ciudad de Charlotte

El Comité Español de LEP BLE revisaron cada signo en el proyecto y aconsejó muchas modificaciones como:

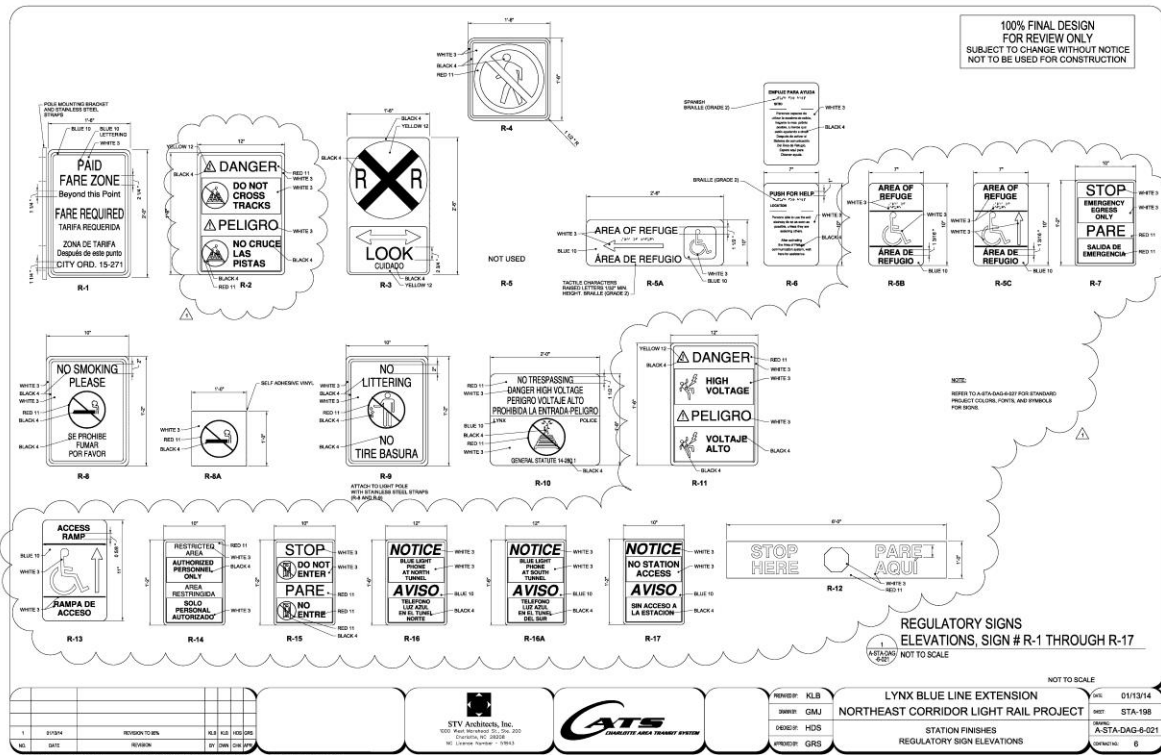
- Añadir bilingüe (inglés y español) idioma paralelo.
- Clarificar los caracteres alfabéticos que pueden confundirse con otras letras en particular como parte de la traducción en español.
- Manteniendo los nombres propios sin modificación al español como confusión podría ocurrir.

- Los de ascendencia mexicana repasa las traducciones y modificaciones ofrecidas para la claridad y las diferencias culturales a caída en línea con el entendimiento común del Grupo Español LEP más poblado en el área de servicios de C.A.T.S..
- Se preguntó si los equivalentes españoles de braille fueron proporcionados.
- Deletreo de los prefijos en los números de información como "704-366-RIDE" para leer 704-366-RIDE **(7433)**

Señalización bilingüe BLE figura #



Señalización bilingüe BLE figura #



Seguridad durante la construcción de la extensión de la línea azul:

Además de la señalización que se ha señalado anteriormente, en la primavera de 2014 el personal de los derechos civiles de los C.A.T.S. dirigió el equipo de gestión del proyecto de la ciudad, la extensión de la línea azul contratado proyecto gestión empresa HNTB y primos durante reuniones pre-oferta incorporar símbolo universal y señalización bilingüe seguridad en sitios de construcción. Razón: La North Tryon Street y zona universitaria tienen poblaciones muy diversas.

Personal tomó esta dirección que aquellos con capacidad de inglés limitada no sean capaces de descifrar el texto de advertencia en inglés. Los siguientes ejemplos y sugerencias fueron hechas:

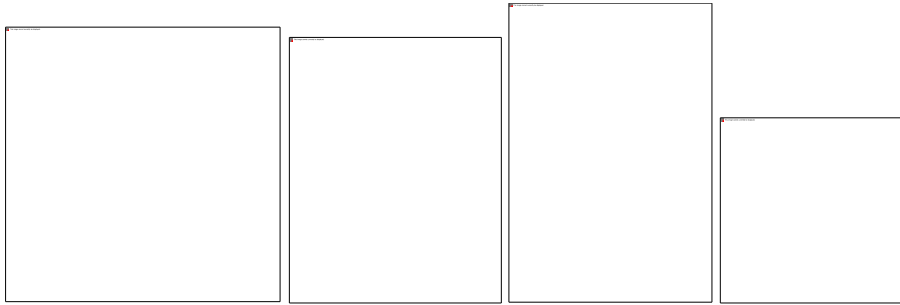
"Como nosotros estamos ahora en transición en la Civil y Track & sistemas de paquetes de trabajo. Por favor relé vía HNTB para los primos' coordinadores/agentes de seguridad que señales de advertencia o dirección del público trabajadores y debería incorporar símbolos y si el inglés es usado equivalentes españoles deben aparecer cuando esté disponible, es decir, las indicaciones para "peatonal cruce" o "trabajo zona" etc.

Área de servicios de C.A.T.S. y Universidad y personal de construcción es bastante diversa y allí pueden ser personas de diversas nacionalidades utilizando senderos y caminos a lo largo de la construcción zona es decir, los símbolos tienen más funcionalidad universal. Estas personas pueden tener diferentes niveles de conocimiento de inglés y alfabetización que es un foco primario de FTA para título VI y la

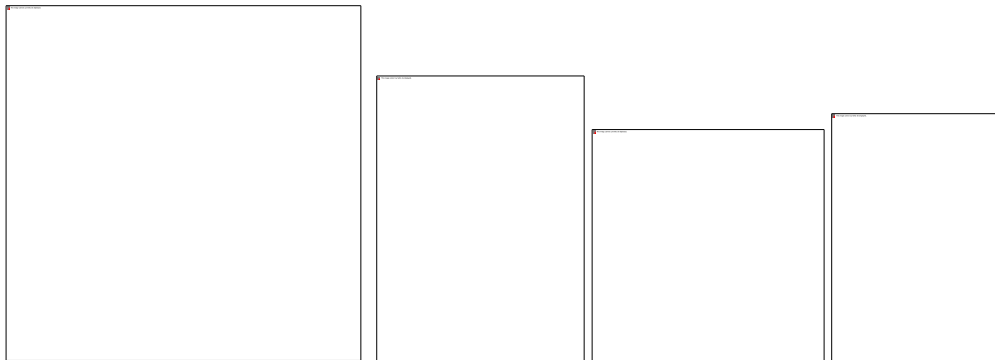
justicia ambiental. Hablan 48.116 hispanohablantes que no hablan inglés bien en Mecklenburg county según estimaciones de los Estados Unidos censo americano comunidad encuesta 5 año.

Por favor, dirija los oficiales de seguridad de primos' que símbolos universales se deben incorporar señalización y donde se utiliza texto en inglés una traducción al español debe también aparecen si es posible. " Ver ejemplos abajo.

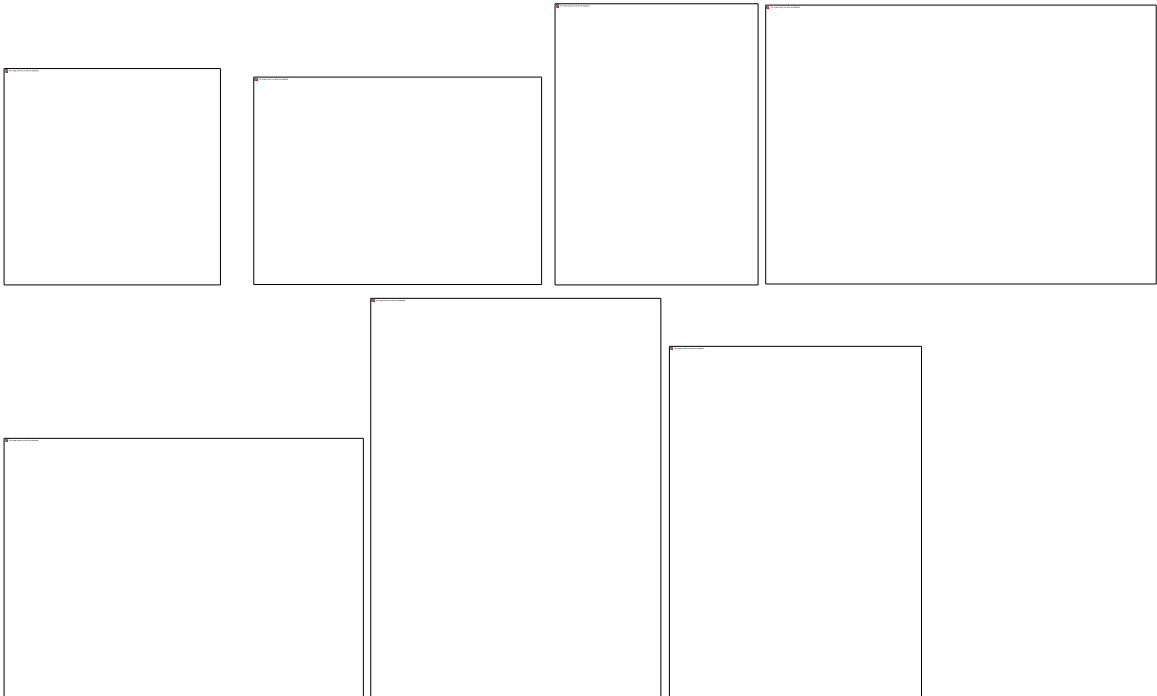
Símbolo sólo (no tráfico direccional sin advertencia)



Inglés y Spanish signos de advertencia y la pena.



Símbolo - inglés y en Español mejor para las advertencias de peligro.



No puede ser la forma Bi-lingüe disponible, recomendado o innecesario para algunos letreros como señales direccionales tráfico temporal tales como los desvíos. Como conductores con licencia habría encontrado versiones en inglés y los símbolos direccionales durante la prueba y deben ser capaces de identificar los signos por forma, símbolo o color.



pero menos en la señalización del tráfico orientado camino pueden estar disponible, símbolos deben utilizarse si es posible.

”

Entrenamiento anual de viajes para la tercera edad LEP en Shamrock Senior Center-

En la primavera C.A.T.S. ayuda en formación de viaje de entre 25 y 30 personas mayores en el Senior Center de trébol. La mayoría de estos patronos no habla a Inglés muy bien y se proporcionan intérpretes para ayudar durante el proceso. Aproximadamente 30 personas toman un viaje extendido por lo que las personas mayores pueden aprender a viajar en el autobús. Las cajas de Feria de trabajan para que los alumnos pueden usar. Los seniors bajarse en el centro de transporte de Charlotte y obtener identificaciones hechas. Cuando terminen, volver a abordar el bus para el viaje hacia el centro de ancianos.

En marzo de 2013, mayores incluyendo a patronos LEP de los siguientes grupos recibieron capacitación:

Butanés-14

Vietnamita – 2

Cuba-2

Nacido en Estados Unidos-11

Avisos, notificaciones, señalización y cambios de servicios

Los horarios de ruta (autobús y tren), señalización de la estación de tren ligero, señalización TVM, máquina TVM, folleto de seguridad ferroviaria, alertas de jinete del cambio de horario, anuncios de seguridad de autobús y tren, CISCO IVR (sistema automatizado de servicio al cliente) son bilingües en inglés y español.

Señalización bilingüe en las estaciones, paradas y en los vehículos a partir de junio de 2014.

Señalización y notificación en inglés y español han sido una consideración en carril de los C.A.T.S., vehículos y servicios de autobús en la estación y centros. A continuación se muestran ejemplos de señalización de bi-lingüe actual de C.A.T.S. y apagar vehículos.

Línea de seguridad - tren

Señalización y notificación en inglés y español han sido una consideración en carril de los C.A.T.S., vehículos y servicios de autobús en la estación y centros. A continuación se muestran ejemplos de señalización de bi-lingüe actual de C.A.T.S. y apagar vehículos.



ADVERTENCIA y línea de seguridad de ferrocarril y CTC



Direcciones y la instrucción (paradas de autobús y centros de tránsito)



5:20

EL AUTOBÚS SALE DE CADA UNO DE LOS TIEMPOS
Los puntos de tiempos resaltados son en las horas de la tarde.

TARIFAS DE TRANSPORTE	
Local	\$2.00
Expres	\$2.75
Expres Plus	\$4.00
Conexiones comunitarias	80¢
Microbuses Gratis	Gold Rush
*Personas de 62 años y más, personas con discapacidades, con ID válido de tránsito o tarjeta de Medicare (Local/Expres)	\$1.00/\$1.40
*Expres Plus rutas 74X, 75X, 80X, 82X, y 85X	\$2.00
Jóvenes/estudiantes (grados de K-12) con ID válido de tránsito o escuela (rutas de 12 años o menor debe ser acompañado de un adulto Local/Expres)*	\$1.00/\$1.40
Niños 5 años de edad o menor debe ser acompañado de un adulto	Gratis

TRANSFERENCIAS	
Local a Expres	75¢
Local a Expres Plus	\$2.00
Expres a Expres Plus	\$1.25
Conexiones comunitarias a Local	\$1.20
Conexiones comunitarias a Expres	\$1.95
Conexiones comunitarias a Expres Plus	\$3.20

Las transferencias son GRATIS entre los servicios del mismo nivel.

PASES

Local semanal (recorridos sin límite)	\$20.00
Local de diez recorridos	\$17.00
Local mensual (recorridos sin límite)	\$80.00
Expres de diez recorridos	\$23.40
Expres mensual (recorridos sin límite)	\$110.00
Expres Plus de diez recorridos	\$34.00
Expres Plus mensual (recorridos sin límite)	\$160.00

Pases están disponibles en el Centro de Transportación de Charlotte, las tiendas de Alimentación y otros negocios locales. Llame al 704-336-9026 (7433) o 866-779-CATS (2287) o visite a www.ridetransit.org para encontrar la localización más cercana de salud.

TARJETA DE IDENTIFICACIÓN DE TRANSPORTE
Las tarjetas de identificación de tránsito son otorgadas en el Centro de Transportación, 310 E. Trade Street, pasadizo A, desde 8:00 a.m. y 5:00 p.m. lunes a viernes. El costo es de \$1.00. Prueba de edad e identidad son requeridas.

OBJETOS PERDIDOS ENCONTRADOS
Los artículos dejados en el autobús o tren pueden ser encontrados en el Centro de Transportación, 310 E. Trade Street o llamando al 704-336-3150. Los artículos son guardados por 30 días.

HORARIO EN DÍAS FERIADOS
CATS operará en el horario de los domingos en las siguientes fechas: Día de Año Nuevo, Día de los Caídos, Día de la Independencia, Día del Trabajo, Día de Acción de Gracias y Día de Navidad.
CATS operará en el horario de los sábados en las siguientes fechas: Día de Martín Luther King, y el día después del Día de Acción de Gracias.
Busque las notificaciones para los feriados en nuestros vehículos o contacte a nuestro servicio al cliente en el 704-336-RIDE (7433).

NÚMEROS DE TELÉFONO
Información para el cliente 704-336-RIDE (7433) or 866-779-CATS (2287)
TDD 704-336-5051
Perdido y encontrado 704-336-3159

El símbolo universal de los discapacitados anotado en las guías de las rutas designan los tiempos que el autobús equipado especial corre por tal ruta.

SEE OTHER SIDE FOR ENGLISH VERSION

ADA-en el autobús y carril del vehículo



**PLEASE OFFER THESE SEATS
TO THE ELDERLY AND
PEOPLE WITH DISABILITIES**

**FAVOR DE OFRECER ESTOS
ASIENTOS A PERSONAS DE EDAD
AVANZADA O INCAPACITADAS**

Anuncios impresos y declaraciones sobre vehículo



LCorte de la línea LYNX Blue por trabajos de construcción durante el fin de semana

Vigente del 6 al 7 de abril de 2013

Durante el fin de semana del 6 y 7 de abril, comenzarán los trabajos de construcción en las cercanías de la estación New Bern de la línea LYNX Blue. Durante este periodo, la línea LYNX Blue operará en todas las paradas desde la estación I-485/S. Blvd. hacia la estación Scaleybank.

El servicio hacia las estaciones posteriores a Scaleybank, desde la estación New Bern hasta CTC/Arena, se prestará por medio de autobuses de CATS. La estación de la 7th Street no será atendida. Todas las estaciones afectadas contarán con carteles que indicarán la parada de autobús más cercana. Busque la parada de autobús que diga "LYNX Connector".

Continúa en la parte posterior



LCorte de la línea LYNX Blue por trabajos de construcción durante el fin de semana

Vigente del 6 al 7 de abril de 2013

Durante el fin de semana del 6 y 7 de abril, comenzarán los trabajos de construcción en las cercanías de la estación New Bern de la línea LYNX Blue. Durante este periodo, la línea LYNX Blue operará en todas las paradas desde la estación I-485/S. Blvd. hacia la estación Scaleybank.

El servicio hacia las estaciones posteriores a Scaleybank, desde la estación New Bern hasta CTC/Arena, se prestará por medio de autobuses de CATS. La estación de la 7th Street no será atendida. Todas las estaciones afectadas contarán con carteles que indicarán la parada de autobús más cercana. Busque la parada de autobús que diga "LYNX Connector".

Continúa en la parte posterior



LCorte de la línea LYNX Blue por trabajos de construcción durante el fin de semana

Vigente del 6 al 7 de abril de 2013

Durante el fin de semana del 6 y 7 de abril, comenzarán los trabajos de construcción en las cercanías de la estación New Bern de la línea LYNX Blue. Durante este periodo, la línea LYNX Blue operará en todas las paradas desde la estación I-485/S. Blvd. hacia la estación Scaleybank.

El servicio hacia las estaciones posteriores a Scaleybank, desde la estación New Bern hasta CTC/Arena, se prestará por medio de autobuses de CATS. La estación de la 7th Street no será atendida. Todas las estaciones afectadas contarán con carteles que indicarán la parada de autobús más cercana. Busque la parada de autobús que diga "LYNX Connector".

Continúa en la parte posterior



Cuando se acerque el autobús, el letrero del mismo también dirá "LYNX Connector". El LYNX Connector está diseñado para operar con paradas limitadas entre las estaciones de la línea LYNX Blue que estén temporalmente cerradas y el centro de Charlotte.

Se cobrará la tarifa local habitual y, como siempre, el autobús funciona para transferencias. Los boletos se pueden adquirir en las máquinas expendedoras de las estaciones de LYNX Blue que se encuentren abiertas. Para pagar su boleto en el autobús necesitará dinero en efectivo y con el cambio exacto. El conductor del autobús no puede darle cambio y las máquinas de cobro no aceptan tarjetas de crédito.

Se espera que la línea LYNX Blue regrese a su cronograma habitual en la mañana del lunes.



Cuando se acerque el autobús, el letrero del mismo también dirá "LYNX Connector". El LYNX Connector está diseñado para operar con paradas limitadas entre las estaciones de la línea LYNX Blue que estén temporalmente cerradas y el centro de Charlotte.

Se cobrará la tarifa local habitual y, como siempre, el autobús funciona para transferencias. Los boletos se pueden adquirir en las máquinas expendedoras de las estaciones de LYNX Blue que se encuentren abiertas. Para pagar su boleto en el autobús necesitará dinero en efectivo y con el cambio exacto. El conductor del autobús no puede darle cambio y las máquinas de cobro no aceptan tarjetas de crédito.

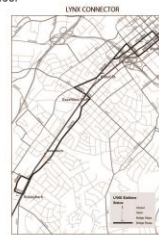
Se espera que la línea LYNX Blue regrese a su cronograma habitual en la mañana del lunes.



Cuando se acerque el autobús, el letrero del mismo también dirá "LYNX Connector". El LYNX Connector está diseñado para operar con paradas limitadas entre las estaciones de la línea LYNX Blue que estén temporalmente cerradas y el centro de Charlotte.

Se cobrará la tarifa local habitual y, como siempre, el autobús funciona para transferencias. Los boletos se pueden adquirir en las máquinas expendedoras de las estaciones de LYNX Blue que se encuentren abiertas. Para pagar su boleto en el autobús necesitará dinero en efectivo y con el cambio exacto. El conductor del autobús no puede darle cambio y las máquinas de cobro no aceptan tarjetas de crédito.

Se espera que la línea LYNX Blue regrese a su cronograma habitual en la mañana del lunes.



TODAS LAS RUTAS VIGENTE DEL 9 DE SEPTIEMBRE AL 4 DE OCTUBRE

CATS estará contando vehículos en los estacionamientos Park and Ride y llevando a cabo encuestas a bordo de los vehículos de CATS. Los encuestadores vestirán chalecos y se dirigirán a cualquier cliente AL AZAR.

• Si tiene 5 minutos, le harán preguntas sobre su viaje y solicitarán información importante sobre usted y su hogar. Si la encuesta se realiza en el vehículo, el encuestador le entregará un pase. MIENTRAS HAYA DISPONIBILIDAD.

• Si NO tiene 5 minutos, le preguntarán dónde abordó el vehículo, dónde se baja, si hace algún trasbordo y su número de teléfono. Un centro de atención telefónica lo llamará en un periodo de 72 horas para completar su encuesta. NO tendrá derecho a recibir un pase. Se mantendrá la confidencialidad de toda su información personal. Esta encuesta ayudará a CATS a planificar mejor, de acuerdo a sus necesidades de transporte. ¡Gracias por participar en esta encuesta!



TODAS LAS RUTAS VIGENTE DEL 9 DE SEPTIEMBRE AL 4 DE OCTUBRE

CATS estará contando vehículos en los estacionamientos Park and Ride y llevando a cabo encuestas a bordo de los vehículos de CATS. Los encuestadores vestirán chalecos y se dirigirán a cualquier cliente AL AZAR.

• Si tiene 5 minutos, le harán preguntas sobre su viaje y solicitarán información importante sobre usted y su hogar. Si la encuesta se realiza en el vehículo, el encuestador le entregará un pase. MIENTRAS HAYA DISPONIBILIDAD.

• Si NO tiene 5 minutos, le preguntarán dónde abordó el vehículo, dónde se baja, si hace algún trasbordo y su número de teléfono. Un centro de atención telefónica lo llamará en un periodo de 72 horas para completar su encuesta. NO tendrá derecho a recibir un pase. Se mantendrá la confidencialidad de toda su información personal. Esta encuesta ayudará a CATS a planificar mejor, de acuerdo a sus necesidades de transporte. ¡Gracias por participar en esta encuesta!



TODAS LAS RUTAS VIGENTE DEL 9 DE SEPTIEMBRE AL 4 DE OCTUBRE

CATS estará contando vehículos en los estacionamientos Park and Ride y llevando a cabo encuestas a bordo de los vehículos de CATS. Los encuestadores vestirán chalecos y se dirigirán a cualquier cliente AL AZAR.

• Si tiene 5 minutos, le harán preguntas sobre su viaje y solicitarán información importante sobre usted y su hogar. Si la encuesta se realiza en el vehículo, el encuestador le entregará un pase. MIENTRAS HAYA DISPONIBILIDAD.

• Si NO tiene 5 minutos, le preguntarán dónde abordó el vehículo, dónde se baja, si hace algún trasbordo y su número de teléfono. Un centro de atención telefónica lo llamará en un periodo de 72 horas para completar su encuesta. NO tendrá derecho a recibir un pase. Se mantendrá la confidencialidad de toda su información personal. Esta encuesta ayudará a CATS a planificar mejor, de acuerdo a sus necesidades de transporte. ¡Gracias por participar en esta encuesta!



Declaración sobre la protección contra la discriminación del Título VI

El Sistema de tránsito del Área de Charlotte (Charlotte Area Transit System, CATS) cree firmemente que la forma en la que CATS trata a las personas, ya sean empleados o público en general el cual asistimos con sus necesidades de transporte, es un reflejo de cómo CATS acepta su responsabilidad de brindar un servicio esencial diseñado para ampliar la calidad de vida de los residentes y visitantes del Área de Charlotte.

Es política de CATS cumplir completamente con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 según enmienda, que requiere que ninguna persona deba, en base a raza, color o nacionalidad, ser excluida de participar, negársela los beneficios de o ser de otra manera sujeto de discriminación en cualquier programa o actividad que reciba financiamiento federal.

- Las prácticas prohibidas incluyen, pero no se limitan a:
- Negarle a una persona cualquier servicio o beneficio debido a su raza, color o nacionalidad.
 - Brindar un servicio o beneficio diferente, o brindar servicios o beneficios de manera diferente.
 - Ubicar instalaciones de cualquier manera que limiten o impidan el acceso a un beneficio o servicio que reciba financiamiento federal.

El componente de justicia ambiental del Título VI garantiza un trato justo para las personas de todas las razas, culturas e ingresos respecto al desarrollo de leyes, normas y políticas de justicia ambiental. Según el Título VI, CATS debe:

- Asegurar la participación de grupos minoritarios y de bajos ingresos en el proceso de toma de decisión (participación pública).
- Salvaguardar a los grupos minoritarios y de bajos ingresos contra los impactos, adversos y desproporcionadamente altos, en perjuicio del ambiente o la salud humana de sus programas, políticas y actividades.
- Asegurar que los grupos minoritarios y de bajos ingresos reciban su parte justa de los beneficios.

El Oficial de Derechos Civiles es responsable de iniciar y supervisar las actividades del Título VI, preparar los informes necesarios y asegurar que CATS se adhiera a otras responsabilidades de cumplimiento tal como lo requieren las normas aplicables. Donde hayan involucrados fondos federales, CATS supervisará y asegurará el cumplimiento, por parte de contratistas terceros en cualquier nivel y todo sub-receptor en cualquier nivel bajo el proyecto, de todos los requerimientos que prohíben la discriminación en base a raza, color o nacionalidad e incluirá un lenguaje no discriminatorio en todos los contratos escritos.

Las personas u organizaciones que creen que hayan sido víctimas de discriminación en base a raza, color o nacionalidad en la provisión de servicios, programas, actividades o beneficios, pueden presentar una queja formal directamente con el Call Center de CATS vía telefónica al 704-338-RISE, o vía correo electrónico a catcustserv@charlotte.gov, con cualquier personal designado, el Departamento de Recursos Humanos de la ciudad, la Administración Federal de Transporte o vía correo postal dirigido a: Civil Rights Officer, Charlotte Area Transit System, 600 East Fourth Street, Charlotte, NC 28202.

Carolyn Flowers 9/1/2010
 Carolyn Flowers Fecha
 Chief Executive Officer



Contratos de interpretación y traducción en la ciudad de Charlotte.

La ciudad de Charlotte mantiene cuatro contratos de servicios de idiomas que están disponibles para personal de servicio al cliente de C.A.T.S. y otro personal de primera línea como seguridad y personal de seguridad. La información de contacto para cada servicio aparece más abajo así como el folleto de información que está disponible al personal.

- Interpretación traducción transcripción y servicios relacionados
 Carolinas subtítulos Service, Inc. (contrato #1000625)
 Carolinas subtítulos contacto del servicio:
 Christine Woods
 704-552-6753
 carolinascaptioning@Carolina.RR.com
- Opción traducir, Inc. (contrato #1000609)
 Opción de traducción de contacto:
 Michelle Menard
 704-717-0043
 Michelle.m@choicetranslating.com
- Language Line Services, Inc. (contrato #1000610)
 Contacto de servicios de la línea de lengua:
 Joe Matthews
 800-316-5493

jmatthews@LanguageLine.com

- Transcripciones de net, Inc. (contrato #1000608)

Contacto red transcripciones:

Aaron Hammer

800-942-4255

Aaron@nettranscripts.com

Business Support Services/Procurement Services Division

**City of Charlotte and Mecklenburg County Contracts
for Interpretation, Translation, Transcription,
and Related Services**

Interpretation (Phone, In-Person, Scheduled), Translation (Document-to-Documents, Document-to-Audio, Document-to-Electronic Format), Transcription, American Sign Language and Proficiency Testing	Interpretation (Phone only), Translation (Document-to-Documents, Document-to-Audio, Document-to-Electronic Format), Transcription, American Sign Language and Proficiency Testing
Choice Translating, Inc.	Language Line Services, Inc.
Contract #: 1000609 Effective: 02/19/2010 – 02/18/2013	Contract #: 1000610 Effective: 03/01/2010 – 02/18/2013
Contact: Michelle Menard	Contact: Joe Matthews
112 South Tryon Street, Suite 1500	One Lower Ragsdale Drive, Building Two
Charlotte, NC 28284	Monterey, CA 93940
Phone: 704-717-0043	Phone: 800-316-5493
Email: michelle.m@choicetranslating.com	Email: jmatthews@languageline.com

Captioning and Transcription Services	Transcription Services
Carolinas Captioning Service, Inc.	Net Transcripts, Inc.
Contract #: 1000625 Effective: 12/31/2009 – 12/30/2012	Contract #: 1000608 Effective: 02/19/2010 – 02/18/2013
Contact: Christine D. Woods	Contact: Aaron Hammer
3635 Stokes Avenue	425 South 48th Street, Suite 103
Charlotte, NC 28210	Tempe, AZ 85281
Phone: 704-552-6753	Phone: 800-942-4255
Email: carolinascaptioning@carolina.rr.com	Email: aaron@nettranscripts.com

Procurement Services Division Contact:

David Elzey

Phone: 704-336-4175 / Fax: 704-632-8255 / E-mail: delzey@ci.charlotte.nc.us

If you would like to receive a copy of the contract, please contact David Elzey.

C.A.T.S. al cliente servicios: Página Web, línea y personal:

La línea de servicios al cliente mantiene un saludo en inglés y español con las instrucciones para presionar los números apropiados para llegar a personal bilingüe en inglés y español. Así como los supervisores tienen acceso a la traducción de toda la ciudad y contratos de interpretación mencionados y direcciones para utilizar estos servicios o Google Translate para traducir el texto de las preguntas que vienen en a través de las presentaciones electrónicas.

Encuesta de personal:

Lo anterior es una encuesta de personal que hable inglés y más idiomas, llevado a cabo en la primavera de 2014. Número, idiomas, oradores nombres y ocupaciones son mencionadas. Este aviso se publicará en el sitio de C-red interna de la ciudad empleados asistencia adicional necesidad fuera de los alcances de los contratos de toda la ciudad o la disponibilidad. Había 32 participantes algunos de los cuales hablan con fluidez más de un idioma.

Américo	1
Camboya	2
Cantonesa	1
Criollo	2
Oveja	1
Filipino	1
Francés	3
Gujarati	1
Khmer	1
Mandarín	2
Mina	2
Quencha	1
Somalí	1
Español	24
Chino Simplificado	1
Vietnamita	1

Name	Title	List of language(s) known (other than English)	Is this the language of your home country and/or spoken in household?	Degree or Certification in Language? (specify)	Learned language in some other way? (please specify)	Can you speak, read and/or write the language?	Could you translate or interpret common transit questions, instructions and comments?	Do you consider yourself fluent?
Eskias Teshome	Bus Operator	Amharic	Yes	No	Yes	Yes	Yes	Yes
Phat Chin	Maint Support	Cambodian	Yes	Yes	Not Answered	Yes	Yes	Yes
Sarom Vong	Bus Operator	Cambodian, Khmer	Yes	No	No	Yes	Yes	Yes
William (Bill) Kong	Bus Operator	Cantonese	Home Country, No	No	Yes, No	Yes	Yes	Yes
Emmanuel Dorinets	Service Tech	Creole	No	No	No	Yes	Yes	Yes
Joey Edouard	OPS Dispatcher	Creole, French	Yes, No	No, Yes	No, Yes	Yes	Yes	Yes
Alfredo Delara	Mechanic	Filipino-Tagalog	Yes	No	Yes	Yes	Yes	Yes
Kuami M. Fiaidjigbe	Bus Operator	French, Ewe, Mina	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Yao Tanou	Bus Operator	French, Mina	Yes	Yes, No	Yes, No	Yes	Yes	Yes
Sanat (Somny) Patel	Bus Operator	Gujarati, Hindi	Not Answered	Not Answered	Not Answered	Yes	Not Answered	Not Answered
Larry Kopf	Transit Operations Manager	Mandarin	In household	No	From my wife and from tapes on my own	Only speak	Yes	No, I'm not very good but I can get around
Mohamed Ibrahim	Operator Supervisor	Somali	Yes	No	No	Yes	Yes	Yes
Shawn Hunt	Bus Systems Spec Lead	Spanish	Spoken in Household	No	Wife is originally from Colombia.	Understand, can read some and speak very little.	Possible to translate a little to English, but I do not understand all.	No
Kimberly O'Nele	Customer/Revenue Serv. Asst.	Spanish	Yes	No	The first language I ever spoke.	Yes all of the above	Yes	Yes
Milagro (Ana) Escalante	Customer/Revenue Serv. Asst.	Spanish	Yes	BA Spanish Literature	College	Speak, Read & write	Yes	Yes
Ruth Alvarado	Customer/Revenue Serv. Asst.	Spanish	Yes	No	No	Yes	Yes	Yes
Jorge Espinosa	Mechanic	Spanish	Yes	Yes	At College	Yes	Yes	Yes
Luis Dominguez	Maint Support	Spanish	Yes	No	No	Yes	Yes	Yes
Hector J. Colon	Bus Operator	Spanish	Yes	No	No	Yes	Yes	Yes
Freddie Garcia	Mechanic	Spanish	Yes	No	Learned at School	Yes	Yes	Yes
Bernard Romero	Mechanic	Spanish	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Lydia Francis	Coach Attendant	Spanish	Yes	No	No	Yes	Yes	Yes
Carmen E. Aleman	Maint Support	Spanish	Yes	No	Yes	Yes	Yes	Yes
Jose Rivera Colon	Bus Operator	Spanish	Yes	No	Not Answered	Yes	Yes	Yes
George Garcia	Benefits Administrator	Spanish	Yes	No	No	Yes	Yes	Yes
Miguel Lopez	Bus Operator	Spanish	Yes	Not Answered	Not Answered	Yes	Yes	Yes
Maria M. Martinez	Bus Operator	Spanish	Yes	No	School	Yes	Yes	Yes
Valentine A. Smith	Bus Operator	Spanish	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Isaac Rodriguez	Bus Operator	Spanish	Yes	Not Answered	No	Yes	Yes	Yes
Larina Green	Graphic Artist-Senior	Spanish	No	No	School	Speak, read and write (More)	I can translate/interpret basic information	No
Brenda Flores	Benefits Specialist	Spanish	Yes	No	Yes	Yes	Yes	Yes
Roger Espinoza	Operations Transit Center	Spanish	Yes	No	Yes	Yes	Yes	Yes
Rolando Vendrell	Street Operations Manager	Spanish	Yes	No	Yes	Yes	Yes	Yes
Lavernia Boyd	Advertising Development Representative	Spanish						
Jaime Salas	Shop Foreman	Spanish, Quenchia	Yes	Not Answered	Not Answered	Yes	Yes	Less than fluent
Samantha Pham	H.R. Assistant	Vietnamese	Yes	No	Yes	Yes	Yes	Yes

Audio: Vehículo, centro y anuncios de la estación.

El uso general ha sido que todos los mensajes de advertencia, prohibición y seguridad se traducen en Español automáticamente por el software o a través de audio grabado. Estos mensajes aparecen en C.A.T.S. autobuses, trenes y en las estaciones. Anuncios de nombres de la calle correcto y destinos se mantengan en su formato inglés. Esta práctica que se reafirmó durante las discusiones de Comité BLE Señalización bilingüe como se creía

Actual línea azul lince del tren ligero de anuncios a partir de junio de 2014:

SafetyName	Event Type	Internal Sign
1	Safety Message	PLEASE REMAIN SEATED UNTIL COACH COMES TO A COMPLETE STOP. PERMANEZCA ~ SENTADO HASTA QUE EL AUTOBUS SE DETENGA COMPLETAMENTE.)
2	Safety Message	PLEASE DO NOT CHANGE SEATS WHILE COACH IS IN MOTION. NO SE CAMBIE DE ~ ASIENTO MIENTRAS EL AUTOBUS SE ENCUENTRA EN MOVIMIENTO.)
3	Safety Message	FRONT SEATS ARE RESERVED FOR MOBILITY IMPAIRED AND ELDERLY. ~ LOS ASIENTOS DELANTEROS ESTAN RESERVADOS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS ~ Y PARA ADULTOS MAYORES.)
4	Safety Message	NO EATING, DRINKING, OR SMOKING ON COACH. ~ ESTA PROHIBIDO COMER, BEBER O FUMAR EN EL AUTOBUS.)
5	Safety Message	FOR YOUR SAFETY, PLEASE DO NOT TALK TO THE DRIVER. ~ POR SU SEGURIDAD, NO HABLE CON EL CONDUCTOR.)
6	Safety Message	FEDERAL LAW REQUIRES PASSENGERS TO STAND BEHIND THE STANDEE LINE ~ LA LEY FEDERAL REQUIERE QUE LOS PASAJEROS SE PAREN DETRAS DE LA LINEA ~ LIMITE PARA PASAJEROS DE PIE.)
7	Safety Message	PLEASE EXIT THROUGH THE REAR EXIT DOOR. ~ BAJE POR LA PUERTA DE SALIDA TRASERA)
8	Safety Message	HAVE A NICE DAY! TENGA UN BUEN DIA!)
9	Safety Message	GOOD MORNING! BUENOS DIAS!)
10	Safety Message	PLEASE DO NOT USE PROFANITY ON THE BUS. ~ NO DIGA LISURAS EN EL AUTOBUS)
11	Safety Message	PLEASE KEEP WINDOWS CLOSED. OPEN WINDOWS WILL CAUSE THE ~ AIR CONDITIONER TO MALFUNCTION. MANTENGA LAS VENTANAS CERRADAS. ~ ABRIR LAS VENTANAS CAUSARA QUE EL AIRE ACONDICIONADO FALLE.)
12	Safety Message	FOR YOUR SAFETY, PLEASE DO NOT CROSS IN FRONT OF THE BUS ~ POR SU SEGURIDAD, NO CRUCE POR DELANTE DEL AUTOBUS.)
13	Safety Message	PLEASE HOLD ON WHILE THE BUS IS MOVING AND DO NOT CROSS IN FRONT ~ OF A STOPPED BUS / SUJETESE MIENTRAS EL AUTOBUS SE MUEVE Y NO CRUCE ~ POR DELANTE DE UN AUTOBUS DETENIDO)
14	Safety Message	PLEASE HOLD ON COACH IS ABOUT TO MOVE ~ SUJETESE; EL BUS ESTA POR MOVERSE.)
15	Safety Message	TRESPASSING ON THE LIGHT RAIL TRACK IS ILLEGAL. FOR YOUR SAFETY PLEASE ~ STAY AWAY FROM TRACKS AND CROSS IN DESIGNATED CROSSWALKS. ~ ES ILEGAL ENTRAR SIN AUTORIZACION EN LAS VIAS FERROVIARIAS DEL TREN ~ LIGERO. POR SU SEGURIDAD MANTENGASE ALEJADO DE LA

Anuncios de estación de la línea azules que son bilingües:

Los anuncios de línea azul lince actuales que tienen equivalentes españoles incluyen mensajes de seguridad y notificaciones de circunstancias inusuales tales como retrasos. A continuación se muestran ejemplos.

- Todo el servicio es suspendido, línea azul lince todo servicio es suspendido hoy. Llame al 704-336-RIDE, visite www.ridetransit.org o escuchar noticias de radio o televisión para actualizaciones e información sobre cuándo se reanudará el servicio de tren. Nos disculpamos por cualquier inconveniencia. **Todo el servicio es grupo, Todo el servicio LYNX es línea azul grupo hoy... .por favor llamen al 704-336-RIDE, visite www.ridetransit.org, o escuchar las noticias por radio o televisión para obtener actualizaciones e información sobre cuando el servicio de trenes se reanudará. Nos disculpamos por cualquier inconveniente.**
- Asistentes se embarque, asistentes de lince se compruebe embarque una vez que estás en el tren. Por favor tenga su pase listo para mostrar. ... **Los asistentes comprobar las tarjetas de embarque, los asistentes lince comprobará tarjetas de embarque una vez estás en el tren. Tenga a mano su tarjeta listo para mostrar.**
- Los niños deben ser acompañados por un adulto, los niños de 12 y bajo deben ser acompañados por un adulto. ... **Los niños deben estar acompañados por un adulto, niños menores de 12 años deben estar acompañados por un adulto.**
- Cerrado hasta nuevo aviso, esta estación está cerrada hasta nuevo aviso. Pedimos disculpas por las molestias... **Cerrado hasta nuevo aviso, esta estación está cerrada hasta nuevo aviso. Nos disculpamos por cualquier inconveniente.**
- Se prohíben armas peligrosas, armas peligrosas están prohibidos. **Armas peligrosas están prohibidas, armas peligrosas están prohibidas.**
- Retrasos debido al mal tiempo, línea azul el lince está experimentando retrasos debido al mal tiempo. Pedimos disculpas por las molestias... **Los retrasos debidos a las inclemencias del tiempo, la línea LYNX azul está experimentando retrasos debido al mal tiempo. Nos disculpamos por cualquier inconveniente.**
- Retrasos debido a la gran multitud, la línea azul del lince está experimentando demoras debido a las muchedumbres grandes. Nos disculpamos por cualquier inconveniente... **Los retrasos debido a las grandes multitudes, LINCES de La Línea azul está experimentando demoras debido a multitudes de las grandes. Nos disculpamos por cualquier inconveniente.**
- Retrasos debido a dificultades técnicas, la línea azul del lince está experimentando demoras debido a dificultades técnicas. Pedimos disculpas por las molestias... **Los retrasos debido a dificultades técnicas, la línea LYNX azul está experimentando demoras debido a dificultades técnicas. Nos disculpamos por cualquier inconveniente.**
- Retrasos, línea azul el lince está experimentando retrasos. Nos disculpamos por cualquier inconveniencia. **Los retrasos, la línea LYNX azul está experimentando retrasos. Nos disculpamos por cualquier inconveniente.**

- Los cruces de peatones designados, sólo cruzar pistas en los cruces de peatones designados y zonas peatonales. ... **s de cruces peatonales, sólo cruzar las vías en los cruces s y áreas peatonales.**
- Estación cerrada Inglés Español, esta estación está cerrada hasta nuevo aviso. Nos disculpamos por cualquier inconveniente... **Esta estacion esta cerrada hasta nuevo aviso. Nos disculpamos por cualquier inconveniencia.**

Personal está en proceso de revisar el listado completo de mensaje en las estaciones como el período de actualización de los sistemas de anuncio se producirá en el verano del año 2014.

Servicio al cliente y personal con la capacidad de la lengua extranjera como parte del desempeño en el trabajo.

Servicios de información de no-emergencia 311 de la ciudad de Charlotte

311 servicios de la ciudad de Charlotte tienen actualmente 11 agentes hablando españolas y un supervisor de personal. Español es la lengua adicional solo por 311 RSE. Aunque los C.A.T.S. tiene su propio cliente servicios de personal que trabajan en tándem con 311 como clientes pueden contactar con ellos en un esfuerzo por alcanzar el sistema de tránsito. Las instrucciones del sistema Interactive Voice Response 311 respuestas en inglés y en español.

En enero de 2014, un nuevo flujo de llamada se instituyó en 311 que comprueba la disponibilidad de 311 personal bilingüe antes de iniciar una conferencia de línea. Si está disponible, 311 personal traducirá la solicitud de llamadas y conferencia con la RSC 311 original si el agente bilingüe no está entrenado en la habilidad específica necesitada. Esto ha reducido las transferencias y gastos desde el día de inicio este mes de enero.

Month/Year	311 Total Calls Offered	# calls - Caller selected Spanish option	# of Spanish calls used Language Line	% of Spanish calls handled by bilingual CSR (not language line)	Total Language Line Charges	Total Language Line Minutes	Average Interpreter time per call (min)	% of Language Line calls to total answered
Apr. 2013	127,971	3152	620	80.33%	\$6,282.50	5,026	8.11	0.51%
May. 2013	132,046	3123	735	76.46%	\$7,392.50	5,914	8.05	0.58%
Jun. 2013	124,608	2998	924	69.18%	\$9,232.50	7,386	7.99	0.77%
Jul. 2013	133,848	2886	1045	63.79%	\$10,721.25	8,577	8.21	0.80%
Aug. 2013	131,586	3137	1176	62.51%	\$11,846.25	9,477	8.06	0.93%
Sept. 2013	124,763	2895	1142	60.55%	\$11,713.75	9,371	8.21	0.96%
Oct. 2013	121,875	2893	1039	64.09%	\$10,490.00	8,392	8.08	0.88%
Nov. 2013	112,691	2783	806	71.04%	\$8,685.00	6,948	8.62	0.74%
Dec. 2013	115,496	2740	712	74.01%	\$7,525.00	6,020	8.46	0.65%
Jan. 2014	128,823	3191	545	82.92%	\$5,677.50	4,542	8.33	0.44%
Feb. 2014	117,246	2938	572	80.53%	\$6,703.75	5,363	9.38	0.52%
Mar. 2014	123,619	3291	581	82.35%	\$6,543.75	5,235	9.01	0.50%
Apr. 2014	127,455	3374	462	86.31%	\$5,173.75	4,139	8.96	0.38%
Total	1,622,027	39,401	10,359		\$107,987.50	86,390		
Monthly Avg.	124,771	3,031	797	73.71%	\$8,306.73	6,645	8.34	0.66%

Como puede verse por encima en un mes 12 llamadas promedio de 3.031 (o 2.43%) que requiere de intérpretes españoles, 797 requieren el uso de la línea ciudad contratada de lengua y el 73.71% son contestadas por personal bilingüe de la ciudad. A escala anual había más 1,6 millones llama 39.401 requiere traductores españoles y en 10.359 instancias el uso de los servicios contratados.

Los C.A.T.S. teléfono y servicio al cliente electrónico

Desde el último servicio al cliente de 2011 Informe C.A.T.S. ha cambiado de AVAYA para un CISCO basado sistema de respuesta interactiva de voz. El sistema de teléfono pide respuestas en inglés y español. Número total de llamadas entrantes de mayo de 2013 a 2014 mayo - 250.234. Número total impulsado por la necesidad de escuchar en español fue 1034 o. 42%. No hubo ninguna llamada a solicitud de otros idiomas fuera del español durante este período.

Durante este mismo período no hubo ninguna petición electrónica a través de la página web en idiomas extranjeros. Personal no hizo durante el análisis de equidad precio llevado a cabo en la primavera de 2014 para el propuesto aumento de tarifa de FY2015, hubo al menos una carta escrita en español y personal bilingüe de C.A.T.S. al cliente servicios traducido la carta para el personal de los derechos civiles incluir en el análisis y revisión por la Comisión Metropolitana de tránsito.

Los C.A.T.S. actualmente cuenta con 2 agentes de tiempo completo bilingüe personal. La práctica común es tener cobertura para el comienzo del cambio en la mañana, el comienzo del cambio en la noche, y también personal está previsto para el fin de semana cambio de 7a - 4p. Ambos agentes bilingües tienen un fondo español con Español siendo su lengua materna.

CATS es un departamento de la ciudad de Charlotte, como resultado de atención al cliente tiene acceso a la ciudad contratado servicios de traducción e interpretación. Si los agentes bilingües están fuera de la oficina, o en el teléfono ayuda a otro cliente. Entonces agentes para hablar sólo en inglés pueden utilizar el servicio contratado fuera opción traducir. Traducir bien es uno de la ciudad de Charlotte contratado servicios de traducción e interpretación.

Call Type Name	Date Time	SL	Aban Within SL	ASA	Offered	signed from	Answered	AWT	Handled	Aban
CATS_CS_Span	5/1/2013- 5/31/2014		37	0:00:35	1266	386	1034	10:18:16	1034	119

Servicios de transporte de Charlotte Center-cliente

El centro de transporte de Charlotte tiene un empleado bilingüe en un turno de 8 horas. Este empleado habla a español. El pase personal de ventas y Supervisor de información y tiene acceso y notificación de los servicios de interpretación y traducción de la ciudad de Charlotte.

Máquinas expendedoras de boletos en las estaciones:



Las ferrocarril estación máquinas expendedoras de boletos (TVM) tienen traducciones en texto y audio en español para la compra de boletos y pases.

Divulgación anuncios:

Al crear anuncios para información próxima o sesiones de entrenamiento, una declaración que "un intérprete puede ser proporcionado por la petición" se incluyen en algunas versiones en cada contexto ya sea electrónicamente en el sitio web, como parte de la notificación-Me sistema de notificación de correo electrónico o como una notificación impresa en vehículos. Así, los C.A.T.S. tiene personal de tránsito en el personal de Marketing y relaciones públicas que hablan en español. Y los ciudad contratado servicios de intérprete están disponibles al personal cuando sea necesario.

Relaciones públicas: Esfuerzos bilingües desde mayo de 2011 han incluido lo siguiente:

- Aspecto de Latina 103.2 FM y La Tremenda 1310 AM Español radio talk show de una hora de duración
- Actualizaciones de proyectos en el Charlotte de cámara de comercio de América Latina
- Actualizaciones de proyectos a la coalición Latinoamericana
- Pequeños negocios y DBE simposios
- Cabinas de información con personal bilingüe en varios festivales a lo largo de Charlotte
- Distribución puerta a puerta de actualizaciones del proyecto bilingüe y notificación de reunión pública a los barrios a lo largo de la alineación del carril ligero
- Anuncios en los periódicos españoles locales para anunciar a todas las reuniones públicas de los C.A.T.S.
- Materiales del proyecto publicados en el sitio web del proyecto de los C.A.T.S., disponible las 24 horas
- Organizaciones de defensa de la comunidad hispana repasan la señalización bilingüe de BLE
- Todas las reuniones públicas se llevan a cabo en las localizaciones en proximidad cercana a y fácilmente accesible a las comunidades cercanas al proyecto

Recursos humanos:

Durante el reclutamiento de personal la consulta si el empleado tiene capacidad multilingüe es estándar en las solicitudes de empleo. Esta capacidad dependiendo de la descripción del trabajo es un factor

cuando por ejemplo cuando al cliente servicios de personal necesita para reemplazar la vacante causada por la salida de un empleado bilingüe.

El estándar set reclutamiento bilingüe está incluido en la publicación del trabajo: "agente de servicio al cliente bilingüe". Otras posiciones pueden incluir la frase "bilingüe es una ventaja" según la descripción del trabajo.

Seguridad y protección

Recientemente, C.A.T.S. solicitan con éxito una nueva empresa policía para los servicios en facilidades de tránsito y vehículos ferroviarios. Personal investigado y dirigida que la empresa debe tener en su lugar un plan de LEP y apoyo para hacer frente a las interacciones residentes competentes inglés limitadas. Los siguientes fueron el resultado.

Este es un resumen de los C.A.T.S. de seguridad y seguridad/G4S; herramientas, personal, procedimientos y prácticas explicando cómo trata su personal de habla inglesa limitada. G4S es que C.A.T.S. contratado el proveedor de servicios de policía.

- G4S tiene dos agentes habla españolas. Se trabaja turno de día y el otro trabaja varios turnos.
- Enlace de tránsito del Departamento de policía de Charlotte Mecklenburg (CMPD) habla a español y está disponible por teléfono 24/7.
- Autobús de operaciones división Street supervisores y operadores del autobús para ayudar con las traducciones en el centro de transporte de Charlotte.
- G4S también tiene un 24 horas llame al centro de que los oficiales utilizan para ayudar con las traducciones.
- G4S también puede llamar para obtener ayuda a través de "Ayuda mutua" con CMPD.

Centro de transporte de Charlotte (CTC):

La mayoría de los autobuses y conductores es reasignada a las rutas en el CTC. Una parte importante de los usuarios viajan a través de transferencia de Charlotte en este sitio. Los siguientes miembros del personal están disponibles en este lugar para ayudar a los clientes de la LEP.

- Gerente de la estación de la CTC (idioma español).
- Supervisor de operaciones, calles Ops (idioma español)
- Dispatcher (fluido en somalí)
- Dispatcher (fluido en francés y francés/criollo haitiano)

En desarrollo:

Vehículo de asistencia:

Los C.A.T.S. está elaborando un traductor Visual, procedimientos y formación de regimientos. Este esfuerzo está en sus primeras etapas a continuación es una versión de proyecto de maqueta de cómo aparecería el traductor. Allí se extendería mensaje "Hablo" mensajes en la parte posterior de la herramienta. Las lenguas presentes representan a aquellos que representen 5% o más de 1000 residentes habla a Inglés menos que muy bien según la ACS estima que 5 años para el área de servicios de C.A.T.S.. El frente contiene detallada de seguridad y mensajes de información en español, el grupo de lenguaje más frecuente en el área de servicios de C.A.T.S.. Así la parte delantera tiene símbolos para entradas, enfermedad, niños en peligro, el centro de transporte de Charlotte, estación, parada de autobús, dinero, falta de dinero y máquinas expendedoras de boletos de tren. Versión laminada está planeada para ser situado en cada vehículo de bus y a los supervisores en el centro del transporte de C.A.T.S. Charlotte.

Controladores instrucciones para usar la tarjeta cuando se enfrentan a un patrón de la LEP. 1 paso dest sería utilizar la parte posterior para determinar idioma del patrón. La tarjeta manda el patron a punto para su lengua y entonces si se necesita asistencia inmediata espere a que el conductor o representante de C.A.T.S. a la carta ver las instrucciones y símbolos. Si el problema no es inmediato la lengua en la parte posterior indica el patrón para ir al sitio web de C.A.T.S. que se traduce en su lengua a través de Google Translate o ponerse en contacto con servicio al cliente de C.A.T.S. para la asistencia de intérprete. C.A.T.S. como agradecer a WMATA por su ayuda con el desarrollo de esta herramienta. Ver un ejemplo más abajo.

<p>(Español) Spanish</p> <p>Si necesita asistencia inmediata:</p> <p>Señale estas palabras por lo que el conductor del autobús saber que usted habla español. El conductor entregará el documento, por favor señale las mejores fotos para su consulta. o Si necesita más información no sea de emergencia: Mueva su mano en el conductor. Decir que usted vaya al sitio web "CATS" www.ridetransit.org que se traduce al español (a través de Google Translate). o llame a Servicios al Cliente al 704-366-7433 para información en español.</p>	<p>(Français) French</p> <p>Si vous avez besoin d'aide immédiate:</p> <p>Point à ces mots si le chauffeur du bus ne saura que vous parlez français. Le chauffeur passera sur le papier, s'il vous plaît pointer vers les meilleures photos pour votre enquête. ou Si vous avez besoin d'informations non-urgence: Signe de la main au conducteur. Pour dire que vous irez à "CATS" site www.ridetransit.org qui se traduit en français (à l'aide de Google Translate). ou appeler notre Service Clients au 704-366-7433 pour plus d'informations en français.</p>	<p>(ગુજરાતી) Gujarati</p> <p>તમે તાત્કાલિક મદદ જોઈએ તો પોઈન્ટ આ શબ્દો માટે. અને તેથી બસ ડ્રાઈવર તમે ગુજરાતી વાત જાણતા હશે. ડ્રાઈવર પછી તમારી તપાસ માટે શ્રેષ્ઠ છબીઓ સૂચવે કૃપા કરીને. કાગળ પર ચાલુ કરશે. અથવા તમે કટોકટી સિવાયના માહિતી જરૂર હોય તો ડ્રાઈવર પર તમારા હાથ મોજું. તમે (Google અનુવાદ મદદથી) અરબી થાય છે "બિલ્ડી" ઓનલાઇન www.ridetransit.org પર જશે કહેવું. અથવા ગુજરાતીમાં માહિતી માટે 704-366-7433 પર અમારા ગ્રાહક સેવાઓ સંપર્ક</p>
<p>(Việt Nam) Vietnamese</p> <p>Nếu bạn cần hỗ trợ ngay lập tức:</p> <p>Điểm để những lời này nên tài xế xe buýt sẽ biết rằng bạn nói tiếng Việt. Người lái xe sẽ chuyển giấy, xin vui lòng chỉ cho hình ảnh tốt nhất cho yêu cầu của bạn. hoặc Nếu bạn cần thông tin không khẩn cấp: Vẫy tay của bạn vào người lái xe. Để nói rằng bạn sẽ đi đến "CATS" trang web www.ridetransit.org mà dịch sang tiếng Việt (sử dụng Google Translate). hoặc gọi Dịch vụ khách hàng tại 704-366-7433 để biết thông tin bằng tiếng Việt.</p>	<p>(Swahili) Swahili</p> <p>Kama unahitaji msaada wa haraka:</p> <p>Point maneno haya ili dereva wa basi watajua kwamba ninyi kuongea Kiswahili. Dereva kurejea juu ya karatasi, tafadhali uhakika na picha bora kwa uchunguzi wako. au Kama unahitaji habari mashirika yasiyo ya dharura: Mganda mkono wako katika dereva. Kusema utakwenda kwa "CATS" website www.ridetransit.org ambayo inasababisha Kiswahili (kwa kutumia Google Tafsiri). au piga simu Huduma kwa Wateja katika 704-366-7433 kwa maelezo katika Kiswahili.</p>	<p>(русский) Russian</p> <p>Если вам нужна срочная помощь:</p> <p>Точка на эти слова, и так водитель автобуса будет знать, что вы говорите по-русски. Водитель будет перевернуть бумагу, пожалуйста затем указать наилучшие изображения для вашего запроса. или Если вам нужно чрезвычайной информации: Помашите рукой у водителя. Сказать, вы отправитесь в "Кошки" онлайн www.ridetransit.org что переводится на арабский язык (с помощью Google Translate). Или свяжитесь с нашими услугами клиентов в 704-366-7433 для информации на русском языке.</p>
<p>(中国普通话) Mandarin Chinese</p> <p>如果您需要立即援助:</p> <p>指向这些话让公交车司机就知道你会说中国普通话。该驱动程序会翻身的文件, 请指向的查询的最好的图片。或 如果您需要非紧急信息: 挥动你的手在驱动程序。说你会去的"猫"网站 www.ridetransit.org 翻译成中国普通话 (使用谷歌翻译)。或致电客户服务部704-366-7433在中国普通话的信息。</p>	<p>(Português) Portuguese</p> <p>Se precisar de ajuda imediata:</p> <p>Aponte para estas palavras para que o motorista de ônibus vai saber que você fala Português. O motorista vai virar o papel, por favor, indicar as melhores fotos para sua pergunta. ou Se precisar de informações não urgentes: Acene com a mão para o motorista. Para dizer que você vai para "CATS" site www.ridetransit.org que se traduz em Português (usando o Google Translate). ou ligue para Serviços ao Cliente no 704-366-7433 para obter informações em Português.</p>	<p>(한국어) Korean</p> <p>당신은 즉각적인 도움이 필요한 경우 :포기 이 말을 가리킨 그래픽 버스 운전사는 당신이 한국어를 말하는 것을 알 수 있습니다. 드라이버가 종이 위에 놓을 것이지, 당신 조화를위한 최고 화질의 사진을 가리 키십시오. 또는 당신은 긴급하지 않은 정보가 필요한 경우 :포기 드라이버에 손을 흔들어. 당신은 (구글 번역 사용) 한국어로 번역 "CATS" 웹사이트 www.ridetransit.org에 갈 것이라고합니다. 한국어에서 정보를 704-366-7433로 고객 서비스를 호출합니다.</p>

Spanish Visual Translator

Spanish Language and Visual translator

Por favor, seleccione una o varias imágenes a la derecha para indicar lo que estás pidiendo. Sea paciente, puede tomar algún tiempo.

Si usted no ve una imagen que me puede decir lo que necesita:

- el número de atención al cliente
- Los GATOS dirección de la página web
- Los números de contacto e información
- y el personal de emergencia

.... Aparece a la izquierda de este mensaje

Tenga en cuenta que todos los autobuses excepto circuladores Crosstown ir uptown Charlotte y el Centro de Transporte de Charlotte.

					1234567810 #

- Para leer la información en español, visite el sitio web en CATS www.ridetransit.org.
- Para recibir la información en los servicios de contacto de los clientes españoles, llame al 704-366-7433, CATS (línea gratuita) 866-779-2287, TDD: 704-366-0551.
- Necesita asistencia inmediata de la policía? Apunte a la imagen de la ambulancia en esta página de modo que el conductor pueda pedir ayuda.
- ¿Necesita atención médica? Llame al 911 o pinte a la imagen de la ambulancia en esta página de modo que el conductor pueda pedir ayuda.
- ¿Hay visto una bolsa, caja o paquete desatendido? Señale el cuadro en esta página con la imagen de una mochila y luego el uno con un símbolo de policía. La manera que el operador del autobús puede ponerse en contacto con la seguridad y la seguridad para la ayuda.

El personal de los derechos civiles está trabajando con el entrenador de operadores de vehículos de primera línea para instruir y establecer refuerzos regulares que C.A.T.S. empleado y empleados de la administración de tránsito de Charlotte están impedidos de comentar negativamente o restringir el acceso de los usuarios que tienen un limitado dominio del inglés. Personal dirigió recientemente el entrenador principal operador para comunicar el mensaje de que si bien en el trabajo que están impedidos de comentar negativamente sobre y directamente a los clientes LEP sobre su capacidad para comunicarse en inglés.

Plan de asistencia de idiomas:

Sobre una base en curso derechos civiles C.A.T.S. personal los monitores vía solicitud a aquellos propietarios de supervisor de la tecnología o prácticas; que las siguientes herramientas y prácticas se mantienen en beneficio de la comunidad residente C.A.T.S. LEP. Aunque es responsabilidad de todos los empleados en particular los responsables de cada una de estas áreas para asegurar el acceso y las prácticas mencionadas se han puesto en lugar así que el acceso se mantuvo y hecho más fácilmente alcanzable. Las siguientes constituyen prácticas y partes de personal procedimientos seguir para garantizar el cumplimiento del título VI LEP preocupaciones. El rápido desarrollo de herramientas de mejora de la lengua y las prácticas supondrá, sin duda, habrá algunas adiciones a esta lista.

Aquí están los pasos que el personal va a tomar como parte del Plan actualizado de LEP.

Evaluación anual e interna Buy-In de personal:

- Reunión anual de personal interno en las preocupaciones LEP para crear una lista de contactos que son conscientes de los requisitos del título VI y sus responsabilidades.

Entrada de promoción comunitaria

- Un Comité Consultivo de la comunidad informal existe para ayudar en la revisión de las traducciones al español en particular cuando la señalización está siendo desarrollado para proyectos en diseño o construcción.

Relaciones públicas y marketing

- Asegúrese de que sitio web C.A.T.S. se traduce en varios idiomas y se actualiza como nuevos idiomas se ofrecen, incluyendo versiones del texto y formularios en línea son utilizados para permitir la traducción de todo el sitio.
- Las aplicaciones móviles se traducen al español.
- Título VI los documentos aparecen en inglés y en español en el sitio Web. (Se están investigando otros idiomas).
- Aviso público impresos aparecen en inglés y español, están publicados en la web.

Anuncios de audio y Visual

- Mantener un registro anual de vehículo y tránsito sitio (estaciones etc.) avisos de advertencia y seguridad están traducidos al español. Revisión anual de estos anuncios se produce asegurar bien la inclusión de los avisos de la dirección cuando sea apropiado.

Servicio al cliente

- Mantener los sistemas de respuesta interactiva de voz en 311 y C.A.T.S. al servicio al cliente y pida informes anuales sobre la utilización por españoles y otros grupos de lenguaje alto de LEP.
- Asegúrese de que cliente servicios permanece consciente que hay ciudad habían contratado líneas de asistencia de lenguaje para su uso.
- Asegúrese de que casos cuando empleados bilingües salga un esfuerzo se hace para reemplazar con un reemplazo comparable.
- Notificación anual a los servicios al cliente que existe Google Translate para la traducción de las comunicaciones electrónicas en particular cuando correspondencia viene en que no sea inglés y español.

Seguridad y protección

- Un bilingüe los oficiales en turno
- Bi-lingüe CMPD oficial y teléfono ayuda mutua disponibles vía telefónica 24/7
- Uso del operador del autobús y tránsito CTC supervisores que son bilingües
- Línea de asistencia oficial de G4S con capacidad bilingüe

CTC – operaciones LEP ayuda

- El Gerente de la estación y supervisor de los operadores de primera línea son habla español con fluidez. Este conjunto de habilidades será anotado como una consideración cualquier sustitución del personal de que pueden mantener estas posiciones.
- Varios despachadores son fluidos en idiomas adicionales. Este conjunto de habilidades será anotado como una consideración cualquier sustitución del personal de que pueden mantener estas posiciones.

Operadores y personal de primera línea otros:

- Desarrollar herramientas y procesos para ayudar a personal de primera línea para tratar con clientes LEP - en desarrollo ahora es un traductor Visual.

- Proporcionar instrucciones y formación sobre prohibiciones contra comentario o restringir el acceso para clientes LEP debido a la incapacidad para hablar a Inglés bien.
- Hacer esfuerzos para incorporar a personal bilingüe como las opciones disponibles para los operadores y otro personal de primera línea como despachadores o supervisores del sitio.

En curso y herramientas de evaluación anual de la LEP y disponibilidad:

- El personal revisará los costos y opciones disponibles para las herramientas de LEP como los avances tecnológicos, la disponibilidad y el costo se convierten en declinan como problemas debido al uso generalizado.
- El administrador de la web de los C.A.T.S. es investigar lo siguiente:
 - Expansión de C.A.T.S. herramienta de traducción de Google para incluir la oferta completa de lenguas disponibles y un horario para realizar futuras actualizaciones.
 - Preajuste de las lenguas de puerto seguro como incorporados iconos o texto en cada página del sitio web C.A.T.S. que automáticamente se traducirá la Página Web. Es decir, un hablante de mandarín haga clic en 中国普通话 y sería traducida la Página Web.
 - **Convertir inicialmente el formulario de denuncia de título VI en un web basado en formulario rellenable.** Ello permitiría que la forma de traducir con Google traducción de la página entera.
- En supervisores LEP anuales del año pasado encuentro personal presentó un informe sobre el Google Translate en programa de traducción. El propósito era para que los tomadores de decisión tengan una visión realista de las posibles herramientas en desarrollo para abordar cuestiones de LEP.

7.0 PERTENENCIA A COMITÉS FORMALES DESGLOSE DEMOGRÁFICO DE LOS C.A.T.S.

Body	Total	Caucasian	African	Latino	Asian Indian	Asian Pacific	Native American	Multi-racial
Population	52	34	15	1	1	0	0	1
CTAG	12	10	1	1	0	0	0	0
TSAC	10	8	1	0	0	0	0	1
TFWG	30	16	13	0	1	0	0	0
Body	Total	Caucasian	African	Latino	Asian Indian	Asian Pacific	Native American	Multi-racial
Population	100%	65%	29%	2%	2%	0%	0%	2%
CTAG	100%	83%	8%	8%	0%	0%	0%	0%
TSAC	100%	80%	10%	0%	0%	0%	0%	10%
TFWG	100%	53%	43%	0%	3%	0%	0%	0%

Nota: el Comité LEP que ayudó con la extensión de la línea azul Señalización bilingüe no está incluido anteriormente en no es un Comité formal pero un grupo de voluntarios.

Name	Ethnicity	Gender	Title	Organization	Appointed	Term Expires
Armando Bellmas	Hispanic	Male	Director of Communications	Latin American Coalition	Request of CATS Staff	N/A.
Melina Monita-Pacheco	Hispanic	Female	Latino New South Project Coordinator	Levine Museum of the New South	Request of CATS Staff	N/A.
Diana Rojas	White	Female	Client Services and Volu	International House	Request of CATS Staff	N/A.
Rocio Gonzalez	Hispanic	Female	Dir. of Membership & Resource Development	Latin American Chamber of Commerce of Charlotte (LACCC)	Request of CATS Staff	N/A.
Jorge Salazar	Hispanic	Male	Project Coordinator	City of Charlotte	Request of CATS Staff	N/A.

Los ciudadanos tránsito asesor grupo (CTAG) es un Comité que revisa el tránsito de largo alcance sistema programas de planificación y propuesta de funcionamiento y capital desde la perspectiva de la comunidad y hace recomendaciones al MTC. Aunque no es un órgano rector, sus recomendaciones al MTC cumplir con el requisito impuesto por el acuerdo Interlocal que el MTC asegura la participación pública en la planificación de tránsito. El CTAG se compone de miembros de la comunidad designado por la Junta de Comisarios, el Consejo de la ciudad de Charlotte, cada una de las seis ciudades en el Condado de Mecklenburg y la Junta de Educación de Charlotte-Mecklenburg del Condado de Mecklenburg. Los miembros pueden no ser un funcionario electo y los miembros sirven términos escalonados de dos años.

Name	Ethnicity	Gender	Appointed By	Term Expires
Hugh Wrigley	White	Male	Mayor appointee	6/30/2015
Rob Watson	White	Male	Mecklenburg Commissioner Roberts appointee	6/30/2015
Frank "Gus" Kretschmer	White	Male	City of Charlotte	6/30/2015
Anthony Davis	African	Male	Mecklenburg County	6/30/2016
Katherine (Kate) Payerle	White	Female	City of Charlotte	6/30/2015
Jane Dunne	White	Female	Town of Mint Hill	6/30/2015
Matt Covington	White	Male	Mecklenburg County	6/30/2015
Christy Kluesner	White	Female	Charlotte Mecklenburg School System	6/30/2015
Todd Steiss	White	Male	Town of Huntersville	6/30/2014
George Sottilo	White	Male	Town of Matthews	6/30/2014
Jennifer Braganza	Latino	Female	Town of Pineville	6/30/2016
Kenneth Carnes	White	Male	Town of Cornelius	6/30/2016

El Comité Asesor servicios de tránsito (TSAC) comentarios, hace recomendaciones y proporciona la entrada en operaciones de tránsito de corto alcance. El TSAC se centra en las operaciones diarias del servicio de tránsito para asegurar que satisfaga las necesidades de la comunidad. Hace recomendaciones al MTC en temas dentro de su esfera de interés y actúa como un vehículo para promover la participación pública en la planificación de tránsito a corto plazo. El TSAC se compone de clientes de los C.A.T.S. y son nombrados por la ciudad de Charlotte, Condado de Mecklenburg y las seis ciudades.

Name	Ethnicity	Gender	Appointed By	Term Expires
Rick Sanderson, Chairman	White	Male	City of Charlotte	1/31/2015
Christine Bryant	White	Female	Town of Huntersville	12/17/2016
Rob Cornwell	White	Female	City of Davidson	6/11/2015
D. Evans	Multi-racial	Female	Mayor of Charlotte	
Walter Horstman	White	Male	Town of Matthews	1/16/2017
Scott Jernigan, Co-Chairman	White	Male	Mecklenburg County	2/3/2016
George Schaeffer	White	Male	City of Charlotte	1/31/2017
Michael Warner	White	Male	City of Charlotte	2/1/2015
Anthony Wesley	African	Male	City of Charlotte	1/31/2016
Jean Veatch	White	Female	Town of Cornelius	12/5/2015

MTC tránsito financiación trabajo grupo (TFWG) un amplio Comité de empresas locales, funcionarios elegida y líderes comunitarios con el propósito de concentrar el tránsito de largo alcance de Charlotte-Mecklenburg planean identificar fondos y opciones de financiamiento a largo plazo y hacen una recomendación a la Comisión Metropolitana de tránsito.

Name	Ethnicity	Gender	Organization By	Appointed
Jill Swain, Committee Co-Chair	White	Female	Mayor Huntersville - MTC Member	(Former) Mayor Fox
David Howard, Committee Co-Chair	African	Male	City of Charlotte Councilman	(Former) Mayor Fox
Hugh Allen	African	Male	Wells Fargo	(Former) Mayor Fox
Jeff Brown	White	Male	Moore & Van Allen / Former CTAG Member	(Former) Mayor Fox
Jesse Cureton	White	Male	Citizen	(Former) Mayor Fox
Ned Curran	White	Male	The Bissell Companies	(Former) Mayor Fox
Larry J. Dagenhart	White	Male	McGuire Woods	(Former) Mayor Fox
Tracy Dodson	White	Female	Cushman & Wakefield Thalhimer	(Former) Mayor Fox
Bobby Drakeford	African	Male	The Drakeford Company	(Former) Mayor Fox
Natalie English	White	Female	Charlotte Chamber of Commerce	(Former) Mayor Fox
Jerry Fox	White	Male	Citizen - Retired County Manager - Mecklenburg County	(Former) Mayor Fox
Matt Gallagher	White	Male	Gandy Development	(Former) Mayor Fox
Harvey Gantt	African	Male	Gantt Huberman - Former Mayor City of Charlotte	(Former) Mayor Fox
Manjo Govindan	Indian	Male	Merrill Lynch	(Former) Mayor Fox
Malcolm Graham	African	Male	State Senator (D) / Johnson C. Smith University	(Former) Mayor Fox
Sammy Hicks III	African	Male	Integrated Capital Strategies, LLC	(Former) Mayor Fox
Mary Hopper	White	Female	University City Partners	(Former) Mayor Fox
Torre Jessup	African	Male	Citizen	(Former) Mayor Fox
Charlie Jeter	African	Male	State Representative (R)	(Former) Mayor Fox
Landra Johnson	African	Female	Citizen	(Former) Mayor Fox
Anika Kahn	African	Female	Wells Fargo	(Former) Mayor Fox
Brandon Lofton	African	Male	Robinson Bradshaw & Hinson	(Former) Mayor Fox
Lee Myers	White	Male	Myers Law Firm - Former Mayor Matthews & MTC Member	(Former) Mayor Fox
Dionne Nelson	African	Female	Laurel Street Residential	(Former) Mayor Fox
Peter Pappas	White	Male	Pappas Properties	(Former) Mayor Fox
Rick Sanderson	White	Male	AECOM	(Former) Mayor Fox
Bertram Scott	African	Male	CIGNA	(Former) Mayor Fox
Bill Thunberg	White	Male	Lake Norman Transportation Commission	(Former) Mayor Fox
Ron Tober - Retired CATS CEO	White	Male	Parson Brinkerhoff	(Former) Mayor Fox
Lynn Wheeler	White	Female	Wheeler Communication Group LLC- Former Mayor ProTem City of Charlotte	(Former) Mayor Fox

- **8.0 TÍTULO DE COMISIÓN DE TRÁNSITO METROPOLITANA VI PROGRAMA APROBACIÓN**
- **9.0 ESTÁNDARES DE SERVICIO**

Carga del vehículo para cada modo de

El número de rutas de minoría 40 (atravesada por las rutas de los servicios locales) en este análisis enormemente supera el número de rutas no minorías en 13. El factor de carga promedio simple para rutas de minoría es 44% mientras que el factor de carga para rutas de minoría no es porcentaje 10 puntos menos en 34%. El factor de carga en rutas de minoría parece ser de ningún modo diminutivo que en minoría no rutas.

Servicios locales
Rutas no minoría

Ruta	Viaje promedio carga	Capacidad	Factor de carga
6	12.11	39	31%
14	19.00 horas	39	49%
15	18.36	39	47%
19	13.59	39	35%
20	14.84	39	38%
43	8.91	39	23%
47	4,73	28	17%
49	2.77	28	10%
50	11.82	28	42%
86	24.14	22	110%
97	7.48	28	27%
98	2.95	28	11%
51	4,98	28	18%

Servicios locales			
Rutas de la minoría			
Ruta	Viaje promedio carga	Capacidad	Factor de carga
1	17.40	39	45%
2	10.14	39	26%
3	19.96	39	51%
4	9.25	39	24%
5	15.21	39	39%
7	24.43	39	63%
8	15.90	39	41%
9	29,42	39	75%
10	15.28	39	39%
11	29.24	39	75%
12	9.65	39	25%
13	17.04	39	44%
16	14.68	39	38%
17	23.96	39	61%
21	6.03	39	15%
22	20.26	39	52%

23	23.46	39	60%
24	8.83	39	23%
25	4.64	28	17%
26	9.36	39	24%
27	24.17	39	62%
29	17.46	39	45%
30	20.55	39	53%
33	72.53	39	186%
34	21,39	39	55%
39	22.34	39	57%
42	6.88	28	25%
55	12.04	39	31%
56	16,63	39	43%
57	8,96	28	32%
58	6.80	39	17%
60	7.13	39	18%
99	3.59	28	13%
201	2.32	28	8%
204	8.52	28	30%
211	10.71	28	38%
221	11,46	28	41%
222	11.01	28	39%
232	11.88 precio	28	42%
235	7.95	28	28%

* Indica un servicio de autobús de puente. Este servicio es utilizar en caso de que el servicio regular de lince no es no puede funcionar.

Servicios locales			
Rutas no minoría			
Ruta	Viaje promedio carga	Capacidad	Factor de carga
6	12.11	39	31%
	19.00		
14	horas	39	49%
15	18.36	39	47%
19	13.59	39	35%
20	14.84	39	38%
43	8.91	39	23%
47	4,73	28	17%

49	2.77	28	10%
50	11.82	28	42%
86	24.14	22	110%
97	7.48	28	27%
98	2.95	28	11%
51	4,98	28	18%

Lo mismo podría decir que el número de rutas de minoría 16 (recorrido por las rutas de servicios expresos) en este análisis supera enormemente el número de rutas no minoría en 2. El factor de carga promedio simple para rutas de minoría es 39% mientras que el factor de carga para rutas de minoría no es porcentaje 5 puntos menos en 34%. El factor de carga en rutas de minoría parece ser de ningún modo diminutivo que en minoría no rutas.

Servicios Express			
Rutas no minoría			
Ruta	Viaje promedio carga	Capacidad	Factor de carga
64	10,84	40	27%
65	16.18	40	40%

Servicios Express			
Rutas de la minoría			
Ruta	Viaje promedio carga	Capacidad	Factor de carga
40	15.66	40	39%
41	25.51	40	64%
45	10.62	40	27%
46	19.71	40	49%
48	14.36	40	36%
52	13.53	40	34%
53	9.00	40	23%
54	15,98	40	40%
61	26.15	40	65%
62	16,90	40	42%
74	20.80	49	42%

77	11.60	40	29%
80	18.50	49	38%
82	19.05	49	39%
85	18.38	49	38%
88	11,89	49	24%

El lince existente luz carril sistema viaja a través de varias vías.

Servicios de lince			
Ruta	Viaje promedio carga	Capacidad	Factor de carga
501	91	68	134%

Vehículo avanza para cada modo de

Nota: un "0" representa que la ruta no está funcionando en ese período.

Rutas de lunes a viernes vía frecuencia minoría tracto

Ruta		Pico	No pico	Noche	Instalaciones
1	MT HOLLY ROAD	20	30	60	DAVIDSON
2	ASHLEY PARK	30	30	60	DAVIDSON
3	LA PLAZA	20	30	45	DAVIDSON
5	AEROPUERTO	20	20	30	DAVIDSON
7	BEATTIES FORD	10	15	30	DAVIDSON
9	AVE CENTRAL	10	15	30	DAVIDSON
11	TRYON DEL NORTE	10	10	20	DAVIDSON
21	DOBLES ROBLES	30	40	40	DAVIDSON
22	CALLE DE GRAHAM	30	30	45	DAVIDSON
23	UNIDAD DE TRÉBOL	20	30	45	DAVIDSON
26	OAKLAWN	30	30	60	DAVIDSON
29	INDEMNIZACIÓN/SOUTHPARK	45	45	0	DAVIDSON
45 x	CARMEL ROAD	20	0	0	DAVIDSON
48 x	HUNTERSVILLE EXPRESS	15	0	0	DAVIDSON
x 54	PARQUE DE INVESTIGACIÓN DE	15	0	0	DAVIDSON

	LA UNIV.				
17%	MECK DEL NORTE	15	60	60	DAVIDSON
4	COUNTRY CLUB	30	30	45	TRYON
8	TUCKASEEGEE	15	20	60	TRYON
10	WEST BLVD	15	15	30	TRYON
12	BLVD DEL SUR	30	30	60	TRYON
13	NEVIN RD	30	30	30	TRYON
16	SOUTH TRYON	15	15	30	TRYON
17	COMMONWEATH	30	30	60	TRYON
24	LAS NACIONES UNIDAS FORD	30	30	30	TRYON
25	CLANTON RD	35	35	0	TRYON
27	MONROE RD	20	20	45	TRYON
30	CROSTOWN	50	50	0	TRYON
34	FREEDOM DRIVE	20	30	40	TRYON
39	EASTWAY	35	45	45	TRYON
40 x	ALBEMARLE	30	0	0	TRYON
x 41	ARROWOOD EXPRESS	30	0	0	TRYON
42	CAROWINDS	15	0	0	TRYON
52 x	IDLEWILD	20	0	0	TRYON
x 53	NORTHLAKE	30	0	0	TRYON
55	WESTINGHOUSE	40	40	40	TRYON
56	TRYON S. ARROWOOD	20	20	40	TRYON
57	ARCHDALE	30	60	0	TRYON
58	LUGAR CAROLINA	20	30	30	TRYON
60	WEST TYVOLA/SOUTHPRK	30	45	0	TRYON
x 61	ARBORETUM DE	25	0	0	TRYON
62 x	REA RD	20	0	0	TRYON
14%	CONDADO DE UNION	30	0	0	TRYON
80 x	CONCORD	20	0	0	TRYON
x 82	ROCK HILL	30	0	0	TRYON
x 85	GASTONIA	25	0	0	TRYON
x 88	CONDADO DE LINCOLN	30	0	0	TRYON
99	VR-HUNTERSVILLE NM	60	60	0	TRYON
201	CIUDAD DEL JARDÍN	30	30	35	TRYON

204	LASALLE	30	30	60	TRYON
211	VALLE ESCONDIDO	20	20	30	TRYON
221	ESTE HARRIS/IDLEWILD	35	35	35	TRYON
222	PENCE ROAD	60	60	0	TRYON
232	GRIER HEIGHTS	35	35	60	TRYON
235	PARQUE DE JACKSON	40	40	0	TRYON
	Minutos promedio de frecuencia	37	33	43	

Rutas de lunes a viernes vía frecuencia - no minoría tracto

<u>Ruta</u>		<u>Pico</u>	<u>No pico</u>	<u>Noche</u>	Instalaciones
86	FIEBRE DEL ORO ROJO	12	12	0	DAVIDSON
49	INDEMNIZACIÓN NINER	15	15	0	DAVIDSON
50	INDEMNIZACIÓN C.R.I.	15	15	30	DAVIDSON
51	PINEVILLE - MATTHEWS	30	60	0	DAVIDSON
6	UNIDAD DE REYES	20	30	35	TRYON
14	PROVIDENCE RD	35	45	35	TRYON
15	RANDOLPH RD	15	20	45	TRYON
19	PARK ROAD	20	30	30	TRYON
20	QUEENS RD	30	40	0	TRYON
43	TRASLADO DE BALLANTYNE	30	60	0	TRYON
x 64	INDEPENDENCIA	15	0	0	TRYON
x 65	MATTHEWS	20	0	0	TRYON
97	VR-CORNELIUS NM	60	60	0	TRYON
98	VR-MCCOY NM	60	60	0	TRYON
	Minutos promedio de frecuencia	31	37	35	

Sábado ruta frecuencia minoría vías rutas

			SEMANA	
<u>Ruta</u>		<u>Día</u>	<u>Noche</u>	Instalaciones
1	MT HOLLY ROAD	35	45	DAVIDSON
2	ASHLEY PARK	30	60	DAVIDSON
3	LA PLAZA	30	60	DAVIDSON
5	AEROPUERTO	30	30	DAVIDSON

7	BEATTIES FORD	20	20	DAVIDSON
9	AVE CENTRAL	15	30	DAVIDSON
11	TRYON DEL NORTE	15	30	DAVIDSON
21	DOBLES ROBLES	60	60	DAVIDSON
22	CALLE DE GRAHAM	35	45	DAVIDSON
23	UNIDAD DE TRÉBOL	30	60	DAVIDSON
26	OAKLAWN	45	45	DAVIDSON
29	INDEMNIZACIÓN/SOUTHPARK	0	0	DAVIDSON
45 x	CARMEL ROAD	0	0	DAVIDSON
48 x	HUNTERSVILLE EXPRESS	0	0	DAVIDSON
x 54	PARQUE DE INVESTIGACIÓN DE LA UNIV.	0	0	DAVIDSON
17¼	MECK DEL NORTE	0	0	DAVIDSON
84	FIEBRE DEL ORO NARANJA	0	0	DAVIDSON
86	FIEBRE DEL ORO ROJO	0	0	DAVIDSON
49	INDEMNIZACIÓN NINER	0	0	DAVIDSON
50	INDEMNIZACIÓN C.R.I.	0	0	DAVIDSON
4	COUNTRY CLUB	30	45	TRYON
8	TUCKASEEGEE	30	60	TRYON
10	WEST BLVD	30	30	TRYON
12	BLVD DEL SUR	40	60	TRYON
13	NEVIN RD	30	60	TRYON
15	RANDOLPH RD	30	60	TRYON
16	SOUTH TRYON	30	30	TRYON
17	COMMONWEATHLH	30	60	TRYON
24	LAS NACIONES UNIDAS FORD	40	40	TRYON
25	CLANTON RD	60	0	TRYON
27	MONROE RD	30	45	TRYON
30	CROSSTOWN	45	0	TRYON
34	FREEDOM DRIVE	45	45	TRYON
39	EASTWAY	60	60	TRYON
40 x	ALBEMARLE	0	0	TRYON
x 41	ARROWOOD EXPRESS	0	0	TRYON
42	CAROWINDS	0	0	TRYON
52 x	IDLEWILD	0	0	TRYON

x 53	NORTHLAKE	0	0	TRYON
55	WESTINGHOUSE	0	0	TRYON
56	TRYON S. ARROWOOD	30	30	TRYON
57	ARCHDALE	60	0	TRYON
58	LUGAR CAROLINA	30	30	TRYON
60	WEST TYVOLA/SOUTHPRK	45	0	TRYON
x 61	ARBORETUM DE	0	0	TRYON
62 x	REA RD	0	0	TRYON
14¾	CONDADO DE UNION	0	0	TRYON
80 x	CONCORD	0	0	TRYON
x 82	ROCK HILL	0	0	TRYON
x 85	GASTONIA	0	0	TRYON
x 88	ISLA DE MT	0	0	TRYON
98	VR-MCCOY NM	60	X	TRYON
99	VR-HUNTERSVILLE NM	60	X	TRYON
201	CIUDAD DEL JARDÍN	30	30	TRYON
204	LASALLE	60	60	TRYON
211	VALLE ESCONDIDO	25	30	TRYON
221	ESTE HARRIS/IDLEWILD	45	45	TRYON
222	PENCE ROAD	60	60	TRYON
232	GRIER HEIGHTS	30	60	TRYON
235	PARQUE DE JACKSON	40	X	TRYON
	Promedio	38	46	

Sábado ruta frecuencia - no minoría vías rutas

<u>Ruta</u>		<u>Día</u>	<u>Noche</u>	Instalaciones
51	PINEVILLE MATTHEWS ROAD	60	0	DAVIDSON
6	UNIDAD DE REYES	45	45	TRYON
14	PROVIDENCE RD	30	60	TRYON
19	PARK ROAD	30	30	TRYON
20	QUEENS RD	60	0	TRYON
43	TRASLADO DE BALLANTYNE	60	0	TRYON
x 64	INDEPENDENCIA	X	0	TRYON
x 65	MATTHEWS	X	0	TRYON

97	VR-CORNELIUS NM	60	0	TRYON
98	VR-MCCOY NM	60	0	TRYON
	Minutos promedio de frecuencia	41	45	

Domingo ruta frecuencia minoría vías rutas

<u>Ruta</u>		<u>DÍA</u>	<u>NOCHE</u>	Instalaciones
1	MT HOLLY ROAD	60	60	DAVIDSON
2	ASHLEY PARK	60	60	DAVIDSON
3	LA PLAZA	60	60	DAVIDSON
5	AEROPUERTO	30	60	DAVIDSON
7	BEATTIES FORD	20	30	DAVIDSON
9	AVE CENTRAL	30	60	DAVIDSON
11	TRYON DEL NORTE	30	40	DAVIDSON
21	DOBLES ROBLES	60	0	DAVIDSON
22	CALLE DE GRAHAM	50	50	DAVIDSON
23	UNIDAD DE TRÉBOL	60	60	DAVIDSON
26	OAKLAWN	60	60	DAVIDSON
29	INDEMNIZACIÓN/SOUTHPARK	0	0	DAVIDSON
45 x	CARMEL ROAD	0	0	DAVIDSON
48 x	HUNTERSVILLE EXPRESS	0	0	DAVIDSON
x 54	PARQUE DE INVESTIGACIÓN DE LA UNIV.	0	0	DAVIDSON
17¼	MECK DEL NORTE	0	0	DAVIDSON
4	COUNTRY CLUB	45	45	TRYON
8	TUCKASEEGEE	60	60	TRYON
10	WEST BLVD	30	60	TRYON
12	BLVD DEL SUR	60	60	TRYON
13	NEVIN RD	60	60	TRYON
16	SOUTH TRYON	30	30	TRYON
17	COMMONWEALTH	45	45	TRYON
24	LAS NACIONES UNIDAS FORD	45	45	TRYON
25	CLANTON RD	0	0	TRYON
27	MONROE RD	45	45	TRYON
30	CROSSTOWN	0	0	TRYON

34	FREEDOM DRIVE	45	0	TRYON
39	EASTWAY	60	60	TRYON
40 x	ALBEMARLE	0	0	TRYON
x 41	ARROWOOD EXPRESS	0	0	TRYON
42	CAROWINDS	0	0	TRYON
52 x	IDLEWILD	0	0	TRYON
x 53	NORTHLAKE	0	0	TRYON
55	WESTINGHOUSE	0	0	TRYON
56	TRYON S. ARROWOOD	40	40	TRYON
57	ARCHDALE	0	0	TRYON
58	LUGAR CAROLINA	30	0	TRYON
60	WEST TYVOLA/SOUTHPRK	0	0	TRYON
x 61	ARBORETUM DE	0	0	TRYON
62 x	REA RD	0	0	TRYON
x 64	INDEPENDENCIA	0	0	TRYON
x 65	MATTHEWS	0	0	TRYON
14¾	CONDADO DE UNION	0	0	TRYON
78 X	CELANESE RD	0	0	TRYON
79 X	CONCORD MILLS	0	0	TRYON
80 x	CONCORD	0	0	TRYON
x 82	ROCK HILL	0	0	TRYON
x 85	GASTONIA	0	0	TRYON
x 88	ISLA DE MT	0	0	TRYON
99	VR-HUNTERSVILLE NM	60	0	TRYON
201	CIUDAD DEL JARDÍN	30	30	TRYON
204	LASALLE	0	0	TRYON
211	VALLE ESCONDIDO	40	40	TRYON
221	ESTE HARRIS/IDLEWILD	60	60	TRYON
222	PENCE ROAD	60	0	TRYON
232	GRIER HEIGHTS	60	60	TRYON
235	PARQUE DE JACKSON	0	0	TRYON
	Minutos promedio de frecuencia	46	51	

Domingo ruta frecuencia - no minoría vías rutas

Ruta		DÍA	NOCHE	Instalaciones
x 54	PARQUE DE INVESTIGACIÓN DE LA UNIV.	0	0	DAVIDSON
17¾	MECK DEL NORTE	0	0	DAVIDSON
84	FIEBRE DEL ORO NARANJA	0	0	DAVIDSON
86	FIEBRE DEL ORO ROJO	0	0	DAVIDSON
49	INDEMNIZACIÓN NINER	0	0	DAVIDSON
50	INDEMNIZACIÓN C.R.I.	0	0	DAVIDSON
51	PINEVILLE - MATTHEWS	0	0	DAVIDSON
14	PROVIDENCE RD	60	0	TRYON
15	RANDOLPH RD	30	60	TRYON
19	PARK ROAD	30	30	TRYON
20	QUEENS RD	0	0	TRYON
43	TRASLADO DE BALLANTYNE	0	0	TRYON
x 64	INDEPENDENCIA	0	0	TRYON
x 65	MATTHEWS	0	0	TRYON
97	VR-CORNELIUS NM	60	0	TRYON
98	VR-MCCOY NM	60	0	TRYON
	Minutos promedio de frecuencia	48	45	

En el funcionamiento de tiempo para cada modo de

Servicios de circulación	
Ruta	En el tiempo
Ruta de la minoría	%
General	90.02%
201	95.61%
204	93.81%
211	86.82%
221	89.74%
222	95.65%
232	86.74%
235	85.98%

Servicios de Crosstown	
Ruta	En el tiempo
Ruta de la minoría	%
General	78.90%

29	76.26%
30	80.36%
51	79.30%

Servicios Express	
Ruta	En el tiempo
Ruta de la minoría	%
General	78.10%
40 x	76.61%
x 41	67.48%
:66	81.55%
48 x	81.38%
52 x	85.58%
x 53	84.34%
x 54	76.23%
x 64	90.23%
x 65	76.02%
17%	76.73%
x 88	84.84%

Servicios Express	
Ruta	En el tiempo
Ruta no minoría	%
General	78.10%
45 x	72.48%
x 61	66.22%
62 x	72.55%

Fiebre del oro	
Ruta	En el tiempo
No minoría	%
General	89.34%
86	89.34%

Servicios locales	
Ruta	En el tiempo
Ruta de la minoría	%
General	83.80%
1	83.73%
2	78.18%
3	88.71%
4	91.72%
5	78.49%
7	83.15%
8	85.10%
9	87.75%
10	90.70%
11	74.50%

Servicios locales	
Ruta	En el tiempo
Ruta no minoría	%
General	83.80%
6	82.60%
14	- 83.14%
15	- 83.95%
19	- 86.86%
20	- 73.23%

13	85.78%
16	91.17%
17	84.28%
21	90.75%
22	78.45%
23	84.95%
24	89.59%
26	91.44%
27	76.55%
34	82.73%
39	81.38%

Regional Express	
Ruta	En el tiempo
No minoría	%
General	76.38%
14	77.07%
80 x	69.91%
x 82	76.80%
x 85	87.98%

Servicios de transporte	
Ruta	En el tiempo
Ruta de la minoría	%
General	81.70%
12	77.51%
25	73.95%
33	91.84%
42	80.83%
43	84.38%
55	87.45%
56	80.34%
57	78.75%
58	97.65%
60	84.47%

Servicios de transporte	
Ruta	En el tiempo
Ruta no minoría	%
General	81.70%
43	84.38%

Jinetes de pueblo	
Ruta	En el tiempo
Ruta de la minoría	%
General	91.27%

Jinetes de pueblo	
Ruta	En el tiempo
Ruta no minoría	%
General	91.27%

97	88.84%
98	97.63%
99	87.52%

99	87.52%
--------------------	--------

Disponibilidad del servicio

Sistema de tránsito área de Charlotte (C.A.T.S.) considera que el área de disponibilidad de servicio a ¾ milla del servicio de tránsito establecidos.

Servicios de tránsito

Rutas de minoría = 2756 paradas de autobús, 308 (11%) con bancos, 94 (3%) con refugios

Las rutas no-minoría = 411 paradas de autobús, 16 (3%) con bancos, 21 (5%) con refugios

Rutas de servicio	Paradas de autobús	Bancos	Refugios de
Rutas de la minoría	2.756	11% (308)	3% (94)
Rutas no minoría	411	3% (16)	21 (5%)

Asignación de vehículo

Vehículos de C.A.T.S. se asignará al tipo de servicio específico según las siguientes pautas. Excepciones a esto pueden ocurrir basado en prácticas operativas y programación para mantener un rendimiento óptimo.

Los C.A.T.S. utiliza el programa de asignación de vehículo de C.A.T.S. (C.A.T.S.-VAP) para girar los vehículos en toda el área de servicio. Cada vehículo tiene asignado a un número de autobuses que se introduce en los C.A.T.S.-VAP. Sobre una base diaria, el programa de software al azar selecciona números de bus y asigna a las rutas de autobús. Las piscinas de los vehículos en que se asignan algunas rutas se basan en factores de carga (es decir, grandes autobuses en rutas más pesadamente usados, vehículos más pequeños en las rutas menos con frecuencia usados).

Los autobuses son asignados al azar con las siguientes excepciones específicas:

Asignación de vehículo: tipos de flotas deben asignarse en función del tipo de servicio que se pretende atender cuando sea factible.

- Servicio Express = 40 pies suburbano
- Servicio local = 40 pies piso bajo
- Servicio de traslado de barrio = 30 pies planta baja
- Servicio Gold Rush = caucho cansado carro

Respuesta de la demanda - C.A.T.S. utiliza una flota de autobuses más pequeños (menos de 30 pies) para proporcionar servicio de traslado de demanda de la respuesta y barrio en toda la región. Los vehículos más pequeños son más apropiados para dar servicio a barrios y centros de actividad de negocios.

10.0 PERFIL DEMOGRÁFICO Y SERVICIO DE MAPAS Y CARTAS.

Datos demográficos de todo el sistema

Service Area Minority and Non Minority Population	Ethnic Group	Service Area Population	Percent of Service Area Population
	White	547,600	52.20%
	Black or African American	307,441	29.31%
	Hispanic or Latino	126,264	12.04%
	Asian	42,620	4.06%
	Two or More Races	18,464	1.76%
	American Indian and Alaska Native	3,456	0.33%
	Some Other Race	2,640	0.25%
	Native Hawaiian and Other Pacific Is	566	0.05%
	Total 2010 Service Area Population	1,049,051	
	Service Area Population	Percent of Service Area Population	
Non Minority	547,600	51.87%	
Minority	508,113	48.13%	
Service Area	1,055,713		

Service Area Low Income Population	Total; Estimate; Population for whom poverty status is determined	1,035,032
	Below poverty level; Estimate; Population for whom poverty status is determined	157,760
	Percent below poverty level; Estimate; Population for whom poverty status is determined	15.24%
Source: U.S. Census Bureau, 2008-2012 American Community Survey Table S1701- Poverty Status in the Past 12 Months		

Hispanic or Latino Ethnic Group	Service Area Population	Percent of Hispanic or Latino Service Area Population
White	48,904	38.73%
Some Other Race	62,490	49.49%
Two or More Races	7,622	6.04%
Black or African American	5,133	4.07%
American Indian and Alaska Native	1,591	1.26%
Asian	370	0.29%
Native Hawaiian and Other Pacific Islander	154	0.12%
Total Hispanic or Latino Service Area Population	126,264	

Service Area English Speaking Proficiency Population		Service Area Total Population	Percent within Population that speaks a language other than English	Percent Population within Service Area
	Speak Only English	806,385		82.73%
	Speak Language Other than English	168,284		17.27%
	Speak English "very well"	89,184	53.00%	9.15%
	Speak English less than "very well"	79,100	47.00%	8.12%
Total Service Area	974,669			

Source: U.S. Census Bureau, 2008-2012 American Community Survey Table B16001- Language Spoken at Home by Ability to Speak English for the Population 5 Years and Over

• **11.0 DEMOGRÁFICA PASAJEROS Y EL PATRÓN DE VIAJE, RECOGIDOS POR LAS ENCUESTAS**

Los siguientes datos se extraen de la encuesta 2010 C.A.T.S. jinete.

Pregunta: ¿Es?

	Total	Raza/origen étnico				Ingresos		Empleo estado		
		White	AF Am.	Otros	Hispanic	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear
ENCUESTADOS	550	119	353	49	28	434	113	280	110	139
Hombre	55%	59%	54%	44%	61%	53%	60%	54%	61%	49%
Mujer	45%	41%	46%	56%	39%	47%	40%	46%	39%	51%

Pregunta: Q5. Aproximadamente ¿cuánto tiempo ha estado usando LYNX y C.A.T.S.?

		Carrera/Ethnicity	Ingresos	Empleo estado
--	--	-------------------	----------	---------------

	Total	W hite	AF Am.	Otros	Hisp	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear
ENCUESTADOS	550	119	353	49	28	434	113	280	110	139
Menos que 2 mo.	7%	5%	8%	13%	2%	7%	10%	8%	3%	10%
2 a 6 mo.	9%	7%	8%	13%	28%	9%	10%	9%	11%	9%
6 mo a 1 año.	11%	15%	10%	9%	15%	11%	14%	10%	15%	11%
1 a 2 años.	15%	24%	11%	15%	28%	12%	26%	39g	10%	12%
2 años o más	57%	49%	64%	49%	27%	62%	41%	54%	61%	57%

Pregunta: Q7. ¿Qué probabilidades hay que seguir montar un año a partir de ahora?

	Total	Raza/origen étnico				Ingresos		Empleo estado		
		W hite	AF Am.	Otros	Hisp	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear
ENCUESTADOS	550	119	353	49	28	434	113	280	110	139
1 = definitely le no continuar	4%	1%	4%	10%	6%	4%	3%	2%	4%	8%
2 = probablemente le no continuar	3%	7%	4%	7%	11%	4%	9%	2%	3%	5%
3 = puede o podría no continuar	12%	23%	15%	8%	30%	13%	25%	11%	11%	16%
4 = probablemente le continuar	25%	69%	24%	31%	53%	25%	63%	25%	25%	24%
5 = definitely le continuar	56%	4.58	53%	45%	4.25	54%	4.45	60%	56%	47%
PROMEDIO	4.25		4.19	3.94		4.20		4.38	4.26	3.98

Pregunta: Q9r. califique el nivel de importancia de la declaración como un piloto de la LYNX y C.A.T.S.:

Cambios de horario/ruta se comunican a mí en una cantidad aceptable de tiempo.

	Total	Carrera/Ethnicity				Ingresos		Empleo estado		
		W hite	AF Am.	Otros	Hisp	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear
ENCUESTADOS	503	102	330	45	25	402	98	255	97	134
1 = bajo importancia	4%	2%	4%	7%	13%	5%	1%	3%	3%	5%
2	3%	3%	2%	11%	6%	3%	2%	3%	2%	4%
3	8%	3%	10%	11%	22%	9%	7%	7%	9%	8%
4	22%	18%	24%	16%	59%	22%	24%	20%	39g	29%
5 = alta importancia	63%	73%	61%	55%	4.14	61%	66%	67%	67%	53%
PROMEDIO	4.36	4.56	4.37	4.01		4.32	4.53	4.43	4.45	4.22

Q11. ¿Cuántas veces usted abordará un vehículo C.A.T.S. o lince hoy?

	Total	Carrera/Ethnicity				Ingresos		Empleo estado		
		W hite	AF Am.	Otros	Hisp	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear
ENCUESTADOS	550	119	353	49	28	434	113	280	110	139
1	5%	6%	5%	5%	5%	3%	12%	5%	4%	6%
2	35%	58%	25%	39%	47%	26%	65%	46%	30%	18%
3	20%	11%	24%	15%	11%	23%	7%	18%	27%	18%
4	22%	15%	24%	20%	28%	25%	11%	16%	24%	32%
5	8%	6%	8%	8%	8%	10%	5%	5%	5%	15%
6 +	11%	5%	14%	13%		13%		11%	10%	10%

Q14. ¿Cuál es tu situación laboral?

	Total	Carrera/Ethnicity				Ingresos		Empleo estado		
		W hite	AF Am.	Otros	Hisp	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear
ENCUESTADOS	550	119	353	49	28	434	113	280	110	139
Work full tiempo	51%	70%	46%	44%	45%	43%	79%	100%	100%	100%
Work parcial	20%	16%	21%	16%	36%	24%	6%			
No actualmente empleado	25%	10%	30%	34%	39g	29%	11%			
Jubilado	4%	4%	4%	7%		4%	4%			

Q16. ¿Tienes licencia de conducir válida?

	Total	Carrera/Ethnicity				Ingresos		Empleo estado		
		W hite	AF Am.	Otros	Hisp	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear
ENCUESTADOS	550	119	353	49	28	434	113	280	110	139
Sí	50%	75%	42%	52%	37%	42%	79%	65%	32%	30%
No	50%	25%	58%	48%	63%	58%	21%	35%	68%	70%

Q17. El año pasado, ¿cuál fue el ingreso total del hogar, antes de impuestos?

	Total	Carrera/Ethnicity				Ingresos		Empleo estado		
		W hite	AF Am.	Otros	Hisp	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear

ENCUESTADOS	547	119	65W	48	28	434	113	278	110	139
Menos que \$10k	33%	12%	39%	43%	33%	42%	46%	39g	35%	62%
\$10k - \$20k	20%	7%	24%	13%	39g	25%	54%	20%	27%	13%
\$20k - \$30k	13%	8%	14%	3%	23%	16%		12%	16%	11%
\$30k - \$40k	9%	11%	8%	1%	16%	11%		11%	11%	4%
\$40k - \$50k	6%	8%	5%	3%	6%	7%		7%	6%	2%
\$50k - \$75k	9%	39g	5%	17%	2%			14%	3%	6%
\$75k o más	11%	33%	3%	21%				39g	3%	2%

A_1. ¿En que estación de linces tenía cuando fueron invitados a participar en esta encuesta?

	Total	Carrera/Ethnicity				Ingresos		Empleo estado		
		W hite	AF Am.	Otros	Hisp	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear
ENCUESTADOS	109	58	32	13	6	46	61	82	15	11
Tránsito centro	29%	20%	50%	32%	13%	44%	39g	24%	36%	60%
-485	20%	28%	2%	32%	38%	8%	30%	25%	9%	20%
Arrowood	14%	11%	15%	11%	25%	23%	7%	8%	41%	13%
3 ° / Convenio	9%	7%	11%	5%		9%	7%	9%	5%	7%
Tyvola	7%	10%	7%	5%	13%	3%	10%	8%	5%	
Sharon Rd	7%	11%	2%	16%	13%	3%	10%	9%	5%	
Oriente	7%	7%	4%			5%	8%	9%		
/West	5%	4%	7%			5%	5%	5%		
Woodlawn	3%	2%	2%			2%	3%	3%		
nueva										
Berna										

A_2. ¿Camino que hiciste el día que fueron invitados a participar en esta encuesta?

(Pedido de jinetes expresas solamente)

	Total	Carrera/Ethnicity				Ingresos		Empleo estado		
		W hite	AF Am.	Otros	Hisp	<\$ 50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear

ENCUESTADOS	39	21	12	5	0	15	23	35	2	2
54 X Universidad investigación Parque Express	23%	15%	26%	55%	100%	18%	28%	26%	33%	14%
77 X N. Mecklenburg Express	23%	26%	15%	25%		14%	28%	22%	33%	29%
48 X Huntersville Express	14%	17%	15%			11%	14%	14%	22%	29%
85 X Gastonia Express	12%	12%	17%	10%		39g	8%	12%		29%
40 X Albemarle Rd. Express	10%	9%	17%	5%		23%	2%	9%	11%	
80 X Concordia Express	9%	15%	2%	5%		11%	8%	7%		
61 X Arboretum Express	6%	5%	6%			2%	9%	7%		
51 X Idlewild carretera Express	1%	1%	2%			4%	2%	1%		
74 X Unión Condado Express	1%	1%					1%	1%		
78 X Celanese Express	1%							1%		

A_3. ¿Camino que hiciste el día que fueron invitados a participar en esta encuesta?

(Pedido de Local/transporte pasajeros solamente)

	Total	Carrera/Ethnicity				Ingresos		Empleo estado		
		White	AF Am.	Otros	Hisp	<\$50k	\$50 +	Completo	Parte	Las Naciones Unidas emplear

ENCUESTADOS	402	40	309	31	23	373	29	164	92	127
Central Ave	13%	8%	11%	21%	36%	13%	11%	10%	16%	16%
norte Tryon	13%	16%	13%	16%	7%	13%	11%	14%	16%	10%
Beatties Ford	10%	4%	13%	11%	7%	11%	11%	13%	9%	8%
Rd. Monroe Rd.	7%	8%	7%	5%	7%	7%	7%	11%	9%	3%
West Blvd	6%	4%	7%	11%	7%	6%	6%	7%	5%	4%
Shamrock Dr.	5%	4%	5%	11%	7%	5%	6%	4%	7%	4%
Tuckaseegee	4%	8%	5%	11%	21%	4%	6%	6%	5%	3%
Rd. Eastway	4%	4%	3%	5%	7%	4%	6%	2%	4%	8%
Drive Mt Holly	4%	4%	4%	5%	7%	3%	6%	1%	5%	6%
Rd. Sprinter	4%	4%	4%	5%	7%	3%	11%	7%	2%	1%
Arrowood	4%	4%	3%			4%		6%	4%	5%
Providence	3%	4%	3%	5%		3%	6%	3%	4%	6%
Country Club	2%	4%	2%	5%		3%	6%	1%		3%
Hidden Valley	2%	8%	3%			2%	6%	2%	2%	3%
Ashley Park	2%	8%	2%			1%	6%	2%	2%	4%
South Blvd	2%	4%	3%			2%	6%	2%	2%	1%
Queens Rd.	2%	4%	2%			2%	6%	3%		1%
Crosstown	2%	8%	2%			2%		3%	2%	1%
Nations Ford	2%	8%	1%			1%		1%	2%	4%
UNCC	1%		2%			1%		1%	4%	1%
LaSalle	1%		1%			1%		1%	4%	3%
Double	1%		2%			1%		1%		1%
Oaks Pence	1%		1%			1%		1%		3%
Road	1%		1%			1%		1%		1%
Carowinds	1%		1%			1%				1%
Archdale/Southpark	1%		1%			1%				1%
Tyvola/Southpark	1%		1%			0%				
Village Rider-McCoy	1%		1%			1%				
Rd Village Rider-	1%					1%				
Huntersville Jackson	1%					1%				
Park										
Selwyn Ave.										

- **12.0 PROCESO DE CONTRATACIÓN PÚBLICA: POLÍTICA DE CAMBIO DE SERVICIO DE MAYOR, DIFERENTES POLÍTICAS DE IMPACTO Y CARGA DESPROPORCIONADA POLÍTICA**

El cambio de servicio y política de igualdad de precio (denominado internamente CivR01) fue publicada como "comentario público: servicio/tarifa cambio capital política) en línea del 30 de diciembre de 2013

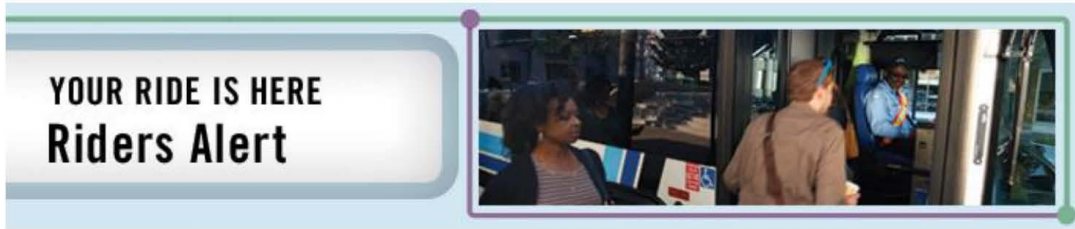
hasta el 20 de enero de 2014. Así, el aviso de comentario público fue enviado a través "Notificar a mí" electrónica sistema de distribución de la ciudad a la inclusión de los residentes que habían firmado para arriba para la notificación de: Información General C.A.T.S., pase y tarifa actualizaciones, comités de C.A.T.S. y C.A.T.S. jinete alertas. Dos escenarios demostrando cómo se implementarían las políticas para carga impacto dispar y Disproportionate fueron suministrados para facilitar su comprensión.

Servicios al cliente de C.A.T.S. fue notificado de que ha comenzado el periodo de comentario público y reenviar los mensajes a la Civil los derechos del personal durante este período. El aviso producido escaso comentario con una sola directamente en el punto donde el personal respondió ajustando los escenarios para abordar las preocupaciones de los miembros del Comité que fueron demasiado simplificados y podría resultado en errores.

La Comisión Metropolitana de tránsito recibió una presentación en el documento de política del proyecto en la reunión del 22 de enero de 2014. Esta reunión fue abierta a comentario público, ninguno fue registrado.

A continuación es un ejemplo de la notificación electrónica en inglés y los minutos MTC de la reunión.

From: Charlotte Area Transit System [<mailto:websubscriptions@ci.charlotte.nc.us>]
Sent: Monday, December 30, 2013 10:57 AM
To: XXXXXX.
Subject: Public Commentary: Service/Fare Change Equity Policy



Major Service Change & Fare Change Review Policy: Public Comments accepted until January 20, 2014.

The Charlotte Area Transit System (CATS) is posting for public comment the system's proposed Major Service Change and Fare change Review Policy. These policies spell out the circumstances and steps to determine if minority and low income riders are being disproportionately and adversely impacted by proposed route, rail line and fare changes. As well the policy outlines how CATS will address adverse effects upon those populations using public input and industry practices.

Charlotte Area Transit System (CATS) takes seriously its responsibilities as a recipient of Federal Transit Administration funding and efforts to remain in compliance with Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and FTA Circular 4702.1B.

CATS is seeking your input and comments to incorporate workable changes into this Major Service and Fare Change Review policy.

[Click here to view the draft policy in its entirety.](#)

The Policy document defines "Major Service Change" as any change to an existing bus or light rail route that affects more than 25 percent of daily revenue miles. (See additional criteria in the document).

And it defines a "Fare or Media change" as any change to the passenger fare charged by the organization for service. Or any change to the type of media used in consideration for fare. (See additional criteria in the document).

- If a service change or fare/media change meets these definitions, staff is directed to utilize the following steps.
 - o CATS will use Census Data, Ridership Surveys, or Origin & Destination Studies to identify the proportions of minority or low-income persons are living, riding along routes or utilizing the fare types proposed for change.
 - o CATS will analyze if those minority or low-income populations are disproportionately and adversely affected by the proposed changes.
 - o CATS will engage in a "public comment period" for the proposed changes to seek alternatives or mitigation plan ideas by the public.
 - o Staff will as well come up with potential alternatives to the proposed major service changes using alternatives utilized in the transit industry and original concepts.

- o CATS will then analyze the suggested alternatives to see if they are more or less detrimental to the minority or low income population effected.
- o If the alternatives are workable solutions that meet the purpose and goals of the proposed change, then CATS may choose to implement that alternative service change.
- o In the case when alternatives are as or more detrimental than the proposed change. CATS may implement the least adverse option that meets the goals of the proposed change. Then CATS will put together a mitigation plan including workable suggestions from staff and the public to cushion the adverse effects upon minority and low income populations who may be effected.
- o The details of Major Service Changes, Fare/Media Changes, impact/burden analyses, alternatives considered and mitigation plans will be presented by staff to the Metropolitan Transit Commission for approval.

Click on the following to review two mock scenarios that present how reviews would occur.

(Scenarios 1 & 2)

The public comment period will run from December 30, 2013 until January 20, 2013. Notification of the policy will be sent out via [CATS Notify Me System](#) and commentary may be made via by contacting CATS customer service using the following:

Contact Info

Customer Service: telltransit@charlottenc.gov

Call Center: 704-336-7433(RIDE)

Toll Free: 1-866-779-2287(CATS)



You can view or update your subscriptions, password or e-mail address at any time on your [User Profile Page](#).

Visit us on the web at <http://www.ridetransit.org>. Other questions or concerns can be directed to telltransit@ci.charlotte.nc.us.

This email was sent to XXXXXX using GovDelivery, on behalf of: CharMeck.org · 600 East Fourth Street · Charlotte, NC 28202 · 1-800-439-1420”

METROPOLITAN TRANSIT COMMISSION

MEETING SUMMARY

January 22, 2014

Presiding: Trevor Fuller (Chairman, Mecklenburg County Commission)

Present:

Ron Carlee (Charlotte City Manager)

Rob Watson (CTAG Co-Chair)

Rick Sanderson (TSAC Chair)

Mayor Chuck Travis (Cornelius)

Anthony Roberts (Cornelius Town Manager)

Mayor John Woods (Davidson) (via phone)

Bill Coxe (Huntersville Town Planner)

Mayor Jim Taylor (Matthews)

Ralph Messera (Matthews)

Brian Welch (Mint Hill Town Manager)

Bill Thunberg (Mooresville Representative)

Mayor Jack Edwards (Pineville)

Chief Executive Officer: Carolyn Flowers

I. Call to Order

The regular meeting of the Metropolitan Transit Commission was called to order at 5:35 p.m. by MTC's Chairman, Commissioner Fuller.

II. Review of Meeting Summary

The meeting summary of November 20, 2013 was approved as written.

III. Transit Services Advisory Committee (TSAC) Chair's Report

Rick Sanderson

Mr. Sanderson reported that TSAC met on December 12 and January 9. At the December meeting, TSAC discussed the City's transit needs and how they tie in with the City's overall infrastructure needs with City Manager Ron Carlee. CATS staff also presented a potential program for buses called Onboard Audio Ads. TSAC also unanimously approved the use of the Independence Busway by MTS and reelected Rick Sanderson as Chair and elected Scott Jernigan as Co-Chair. At the January meeting, TSAC unanimously recommended approval of the March service changes and heard about the Performance Monitoring System and a BLE update.

IV. Citizens Transit Advisory Group (CTAG) Chair's Report

Rob Watson

Mr. Watson said that CTAG met on January 21. CATS staff presented an update on CATS' capital development program in preparation for upcoming work on budget matters. The next meeting will be February 18.

V. Red Line Task Force Update

No report.

VI. Transit Funding Working Group (TFWG) Update

Bill Thunberg

Mr. Thunberg reported that Mayor Swain asked him to remind everyone about the East Coast Public Private Partnership (P3) infrastructure conference on March 5-6 in Charlotte. The conference will present P3 experts offering power-packed information which will be helpful as the TFWG examines ways to provide funding and financing to build out the entire system of the 2030 System Plan. The TFWG met on January 13 and meets again on February 3. TFWG working

groups are communications, funding and finance and legislative advocacy. The funding and finance group is working on funding ideas to report back to MTC soon. The legislative committee is working on legislative advocacy particularly in next year's legislative Long Session. Ms. Flowers added that the strategy on the legislative side is working on the long term. The legislative group has been working on the toolkit and the recommendations that came out of the White Paper.

VII. Public Comments

None.

VIII. Action Items

a. Select Vice Chair for MTC

Mayor Taylor nominated Mayor Woods to continue the position of Vice Chair.

Discussion: None.

Resolution: Mayor Taylor motioned to approve the nomination of Mayor Woods to the position of Vice Chair; Mayor Travis seconded the motion, which passed unanimously.

IX. Information Items

a. FY2015 Operating Program and Five-year CIP

Dee Pereira

Ms. Flowers presented an overview of the budget and financial challenges facing CATS. Ms. Pereira, CATS Chief Financial Officer, Assistant Director of Public Transit, said that she would talk about some of the key MTC Financial policies, as well as an overview of the recommended programs and a review of the budget schedule. As a City department, CATS follows City policies of a two-year Operating budget and a five-year capital program.

The CEO's recommended budget continued the focus on:

- Advancing the 2030 Transit Corridor System Plan within constrained financial resources
- Providing mass transportation services which enhance mobility options and service equity for the community
- A structurally balanced financial plan

Significant budget drivers include:

- A 20 cent base fare increase effective July 1, 2014. This recommendation is in compliance with the MTC approved CATS Financial and Fare Policies
- Construction of the LYNX Blue Line Extension (BLE) project
- Implementation of Phase I of the CityLYNX Gold Line streetcar service
- Complete management of the Charlotte Transportation Center
- Compliance with CATS long term financial plan (i.e., 3.6 percent increase in cost of operations)

The MTC will review details of the Transit Fund and Transit Capital Fund programs in February and March, prior to adoption of the budgets in April 2014.

A public hearing on the proposed fare increase is scheduled for March 26, 2014 in Room 267 of the Charlotte Mecklenburg Government Center.

Discussion: None.

b. Title VI Policy Update

Arlanda Rouse

Mr. Rouse, CATS Civil Rights Officer, said that Title VI is part of the Civil Rights Act of 1964, which protects people from discrimination based on race, color or national origin in programs or activities that receive federal financial assistance. FTA Circular 4702.1B ensures Title VI compliance for transit agencies. A recent Circular Update has changed transit agency requirements. Previously, no Board notification or approval was required of transit agencies on Title VI program, policy or equity analyses. That will now be required and agencies will submit meeting minutes demonstrating Board consideration, awareness and approval. CATS' Title VI program update is due in July 2014. CATS staff ensure Title VI consideration whenever a major service or fare change could impact low income or minority communities. A major service change is a change to an existing bus or light rail route affecting more than 25% of revenue miles, elimination of an existing route without replacement, or when a new service route is started. Staff considers alternatives, choosing the least adverse option to accomplish the purpose of the service or fare change, provides justification on why the change must occur and implements a mitigation plan. At the last fare increase, staff increased efforts to educate low income individuals about passes, which provide a discount over the single-route fare. Staff solicits public input through public meetings and website comments. Workable comments received during the public input process are incorporated into the final analysis as alternatives or mitigation efforts. CATS Transit Title VI Policy will be distributed to MTC members for their review and action at the February meeting.

Discussion: Mr. Coxe asked if MTC members would receive a policy with the current wording. Mr. Rouse replied that MTC members would receive the draft policy prior to next month's meeting, which will contain current policy wording as well as the proposed wording. Mayor Travis asked what proposing new fare types might entail. Mr. Rouse replied that low-income customers often purchase single-ride passes, which are the most expensive fare type. After the last fare increase, CATS educated individuals on purchasing ten-ride, daily and weekly passes. Mayor Travis said that it may be difficult for low income individuals to come up with the money for a ten-ride or weekly pass, so we should investigate what other cities are doing. Mr. Rouse said that some cities raise their passes at different levels, which can disproportionately increase the single-ride ticket cost. CATS' fare increases are across the board. Mayor Taylor asked what MTC's options would be with regard to the policy. Mr. Rouse said that staff will make recommendations and provide reasons for the recommendations, but MTC is the policy making board and will make the policy. Ms. Flowers added that all of CATS grants require a civil rights sign-off, so there are regulations that guide the recommendations and analysis of where routes will go to keep CATS in compliance. Counter-recommendations or additional recommendations would still require analysis before they could be implemented. Commissioner Fuller asked if staff would provide alternatives within the recommendation. Mr. Rouse said that staff will choose the alternative that has the least impact on the impacted populations. Ms. Flowers reminded MTC members that through the public process, the community has had a chance to review, have input and come up with workable solutions prior to recommendations being brought to MTC.

c. 2030 Transit Corridor System Plan Update

David McDonald & Danny Rogers

John Muth, CATS Deputy Director, reminded MTC members that MTC adopted the 2030 Transit Corridor System Plan in 2006 as a 30-year guide for growth of the area's mobility options. Since the plan's adoption, there have been changes in the economy and in funding

METROPOLITAN TRANSIT COMMISSION

MEETING SUMMARY

March 26, 2014

Presiding: Trevor Fuller (Chairman, Mecklenburg County Commission)

Present:

Ron Carlee (Charlotte City Manager)

Rick Sanderson (TSAC Chair)

Rob Watson (CTAG Co-Chair)

Dena Diorio (Mecklenburg County Manager)

John Collett (NCDOT Representative)

Mayor John Woods (Davidson)

Bill Coxe (Huntersville Town Planner)

Mayor Jim Taylor (Matthews)

Ralph Messera (Matthews)

Brian Welch (Mint Hill Town Manager)

Bill Thunberg (Mooresville Representative)

Mayor Jack Edwards (Pineville)

Chief Executive Officer: Carolyn Flowers

I. Call to Order

The regular meeting of the Metropolitan Transit Commission was called to order at 5:30 p.m. by MTC's Chairman, Commissioner Fuller. Commissioner Fuller then opened the Public Hearing. The regular meeting resumed at the conclusion of the Public Hearing.

The Public Hearing allowed the public to comment on the proposed fare increase of twenty cents on the current base fare. Fares for other services would also rise. Dee Pereira, CATS Chief Financial Officer, Assistant Director of Public Transit, reminded MTC members that the MTC Fare and Financial Policies recommend a fare increase every two years to ensure that fare revenues keep pace with inflation and reflect a fair-share contribution by the riders to the cost of operating the system. Transit expenses will exceed income by \$2.8 million next year if fares are not increased. Key cost drivers include fuel, utilities, personal services and risk insurance, costs which are largely not under CATS' control. If there is no fare increase in FY2015, there will need to be a reduction of 26,354 service hours to balance the budget.

Olaf Kinard, CATS Director of Marketing & Communications, showed the current fares compared with fares under the proposed increase. CATS' fares are higher than other NC cities, but CATS covers a larger service area with more frequent service and longer hours. CATS' fares are in line with other systems with rail and express buses. CATS began advertising the proposed fare on January 23, 2014 on buses and trains through notification on vehicles and the media.

Twelve members of the public made comments opposing the proposed fare increase during the Public Hearing. Many cited concerns about the impact of an increase on lower-income transit-dependent riders. Several stated that costs are rising in household budgets for fuel, heat, water, food and other necessities; if transit fares also increase, that will be too much for fixed budgets to absorb. Some speakers suggested ways to increase revenue without raising fares such as fixing inoperable fare boxes or urged CATS to come up with alternative revenue sources. Speakers also cited concerns about customer service issues, bus and rider cleanliness and route scheduling concerns.

Commissioner Fuller thanked everyone for signing up and making comments. Additional comments can be made through the website.

A motion to close the public hearing was made by Mayor Taylor and seconded by Mayor Woods. The public hearing closed and the March meeting of MTC resumed at 6:20 p.m.

II. Review of Meeting Summary

The meeting summary of February 26, 2014 was approved as written.

III. Transit Services Advisory Committee (TSAC) Chair's Report

Rick Sanderson

Mr. Sanderson reported that TSAC met on March 13. Staff presented information on the proposed CATS budget including the proposed fare increase, as well as an overview on the state of CATS. TSAC members had a number of questions for CATS on the proposed fare increase. He will report comments from tonight's public meeting to TSAC at next month's meeting, as the fare increase will be on the agenda for action. TSAC's next meeting will be April 10.

IV. Citizens Transit Advisory Group (CTAG) Chair's Report

Rob Watson

Mr. Watson reported that CTAG met on March 18 and reviewed fare analysis and budget information, including the proposed fare increase. There was no notable feedback at that meeting. Mr. Watson said he will also deliver information from tonight's meeting to CTAG at the April meeting and bring back that feedback to the April MTC meeting.

V. Red Line Task Force Update

Mayor Woods

No report.

VI. Transit Funding Working Group Update

No report.

VII. Public Comments

None.

VIII. Action Items

a. NCDOT FY2015 Transportation Demand Management

Program Grant

Krystal Green

Krystal Green, CATS Senior Transit Marketing Representative, asked that MTC members approve the staff recommendation for the NCDOT Transportation Demand Management Program Grant resolution. This NCDOT grant funds 50 percent, or \$1,103,417, of CATS' TDM efforts to educate people on the importance of using alternative forms of transportation, such as buses, trains, biking, walking, vanpooling and carpooling.

Discussion: None.

Resolution: Mayor Taylor motioned to approve the resolution to continue the regional program grant application and offset CATS' operating budget expenses; Ms. Diorio seconded the motion. The MTC unanimously approved the resolution.

b. 2014 State Legislative Agenda

Dana Fenton

Mr. Fenton, Intergovernmental Relations Manager with the City of Charlotte, said that he could answer questions about the proposed Legislative Agenda. The only item on the

Legislative Agenda in this Short Session is to reiterate MTC's support for the increased bus length legislation that passed the House last year and is awaiting the Senate's action.

Discussion: Mr. Coxe asked how potential issues that may arise would be communicated. Mr. Fenton replied that if an issue came up, he would communicate quickly with the CATS CEO. Ms. Flowers said that she would report any issues that arise to MTC members.

Resolution: Mayor Woods recommended approval of the Legislative State Agenda; Mayor Taylor seconded the motion, which passed unanimously.

IX. Information Items

a. Title VI Fare Equity Analysis **Arlanda Rouse**
Commissioner Fuller said that this item will be deferred until April to allow for completion of the public comment period.

Discussion: None.

b. CIP – Rapid Transit and Other Key Capital Projects **John Muth**
Commissioner Fuller said that this item should be voted on with the budget next month, so it will be deferred to April's meeting.

Discussion: None.

c. 5307 and 5310 Funding **David McDonald**
Commissioner Fuller deferred the summary of these two federal funding programs until April when it will be voted on as an action item.

Discussion: None.

X. Chief Executive Officer's Report **Carolyn Flowers**

Under the CEO's report, Ms. Flowers discussed the following:

a. Financial Update:
Recent sales tax receipts of \$7.4 million reflect holiday season spending. Staff continues to monitor sales tax receipts to make sure CATS stays on budget.

b. Ridership Update:
Ridership was affected by February's adverse weather. The three snow days significantly impacted on-time performance and route schedules. CIAA attendance was down this year, and CATS' ridership figures during the CIAA was commensurately lower. Uncertainty about whether the tournament would continue to be held in Charlotte in the future may have adversely affected attendance. The CIAA signed a contract to continue holding the tournament in Charlotte for six more years after this year's tournament completed. With this resolved CATS hopes to see a rebound next year.

c. Legislative Update:
Staff recently traveled to Washington, DC to advocate for continued funding and the transit reauthorization bill. Staff will work to ensure that CATS and the City of Charlotte continue to

13.0 RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE EQUIDAD SERVICIO O TARIFA LLEVA A CABO DESDE LA ÚLTIMA PRESENTACIÓN DEL PROGRAMA DE TÍTULO VI:

METROPOLITAN TRANSIT COMMISSION

MEETING SUMMARY

February 26, 2014

Presiding: Trevor Fuller (Chairman, Mecklenburg County Commission)

Present:

Mayor Patrick Cannon (Charlotte)

Rob Watson (CTAG Co-Chair)

Dena Diorio (Mecklenburg County Manager)

Mayor Chuck Travis (Cornelius)

Mayor John Woods (Davidson)

Leamon Brice (Davidson Town Manager)

Mayor Jill Swain (Huntersville)

Mayor Jim Taylor (Matthews)

Ralph Messera (Matthews)

Brian Welch (Mint Hill Town Manager)

Bill Thunberg (Mooresville Representative)

Chief Executive Officer: Carolyn Flowers

I. Call to Order

The regular meeting of the Metropolitan Transit Commission was called to order at 6:00 p.m. by MTC's Chairman, Commissioner Fuller.

II. Review of Meeting Summary

The meeting summary of January 22, 2014 was approved as written.

III. Transit Services Advisory Committee (TSAC) Chair's Report

TSAC's February meeting was cancelled due to snow; no report.

IV. Citizens Transit Advisory Group (CTAG) Chair's Report

Rob Watson

Mr. Watson reported that CTAG met on February 18. Discussions included an overview of the operating budget. At CTAG's next meeting, members will review the budget in more depth as well as discuss the proposed fare increase.

V. Red Line Task Force Update

John Woods

Mayor Woods said that the Task Force is waiting on a draft White Paper report and coordinating the next contacts with Norfolk Southern (NS) to be sure that the North Carolina Department of Transportation (NCDOT) is also at the table for the next discussions.

VI. Transit Funding Working Group Update

Jill Swain

Mayor Swain reminded MTC members that the Public Private Partnership (P3) conference in Charlotte will be held on March 5-6, 2014. The TFWG has been working hard on this conference, as has a number of CATS staff. An incredible agenda of experts from across the country will discuss innovative ways of financing transit and other infrastructure. A variety of sessions will cover all aspects of funding options. Over 70 people have signed up to attend this conference, primarily intended as education for elected officials on new ways to finance transit and other infrastructure projects. The Foundation for the Carolinas is one of many sponsors. Ms. Flowers added that experts on P3 projects from Virginia and Colorado will be at the conference. There

will be sessions on infrastructure, social impact bonds, regulatory framework, economic development studies and others. Former FTA Administrator Peter Rogoff, who was recently appointed the Undersecretary for Policy for the U.S. Department of Transportation, will provide closing remarks.

VII. Public Comments

None.

VIII. Action Items

a. Title VI Policy Update

Arlanda Rouse

Mr. Rouse, CATS Civil Rights Officer, reminded MTC members that he discussed FTA's Circular 4702.1B at the January MTC meeting. The Circular gives information about how transit agencies are to carry out Title VI programs. Title VI of the Civil Rights Act of 1964 prohibits discrimination based on race, color or national origin in programs that receive federal financial assistance. Circular 4702.1B requires transit agencies to perform equity analyses for major service or fare changes. A major service change is one that affects 25 percent or more of revenue miles for an existing bus or light rail route, or elimination of an existing transit route without replacement, or implementation of a new route. Staff compares the low income and minority population in the entire service area to the populations within the affected data and reviews what changed on the route. If a segment is eliminated, staff evaluates whether there was an adverse effect such as walking further to a stop, waiting longer or paying an increased cost. If there is an adverse effect on riders, staff reviews alternatives and chooses the least adverse option to achieve the desired service level, and seeks to mitigate the adverse effects on riders. Public input is an important component in the process.

Discussion: Mayor Swain asked whether the policy covered minority and low income or minority or low income. Mr. Rouse said that the policy covered minority and/or low income populations. Ms. Flowers added that low income was the Federal definition of poverty level.

Resolution: Mayor Swain motioned to approve the Title VI Policy; Mayor Woods seconded the motion. The MTC voted unanimously to approve the policy.

b. Equitable Service Analysis for CATS Route 98

Pamela White

Ms. White, CATS Manager of Service Development, said that Route 98 is the first major service change that MTC members will review. The North Meck Village Rider is a service in North Mecklenburg County. Based on rider input, staff reviewed the service to better match bus service to high demand areas while maintaining service to the Huntersville Gateway Park and Ride and transfer opportunities. Route 98 McCoy Road is proposed for relocation of 2.3 miles to travel to CPCC's Merancas campus. Service within the neighborhood is unchanged, but service to the North County Regional Library will be discontinued. The service area is not classified as minority or low income, but surveys indicated that the route's riders fall into the low income category. This route is subject to deviated service, so riders will still be able to use the old route by calling for deviated service. CATS held a public meeting on December 5 and received TSAC approval on January 9, 2014. CATS conducted an on-board survey on January 16, 2014.

Discussion: Mayor Swain asked if information on the route change has been disseminated in Spanish. Ms. White said that it is on our website. Mayor Swain urged staff to include information in Spanish, and Ms. White said that the Riders Alert would include notification in Spanish. Mayor Cannon asked what the threshold was for minorities, and Ms. White said it was 47.5. Mayor Travis asked details about the onboard surveys. Ms. White said that staff reviews route ridership to see when the service is utilized. This route utilization is highest at midday, so the survey was held during that time. Mayor Swain said that since notification would be made in Spanish and access to the library will be maintained as well as access to CPCC's campus, she was comfortable with the change.

Resolution: Mayor Taylor motioned to approve the change for Route 98; Mayor Woods seconded the motion, which passed unanimously.

c. Request from Mecklenburg Transportation System **Larry Kopf**

Mr. Kopf, CATS Chief Operations Planning Officer and Manager of Bus Operations, said that Mecklenburg Transportation System (MTS) has requested to use CATS' bus way in the middle of Independence Boulevard. Staff has reviewed the request and is in favor of the request. MTS carries a lot of customers similar to STS clients. When STS is not able to provide service to a client, they often refer those clients to MTS. MTS estimates that they would use the bus way 1-2 times daily, so it would not create a large amount of additional traffic. It would be helpful for MTS, especially during rush hours. If approved, staff will develop a process to train MTS drivers.

Discussion: Mayor Taylor asked how CATS will handle future third-party transportation companies that would want to use our bus system. Mr. Kopf said that Mecklenburg Transportation System has a variety of transport systems, including cabs. This would only be for MTS buses with the MTS logo, and not for cabs contracted with MTS. If CATS receives requests from other companies, they will be dealt with on an individual basis, based on the process that developed. Mr. Messera asked whether it would be appropriate to indicate that MTS could consider developing a different logo to coordinate better with CATS' logo. Mr. Kopf said that we can talk with them about that. Mayor Woods asked how the MTS service differed from CATS' Special Transportation Service (STS). Mr. Kopf said that STS is for disabled customers. MTS is for disabled and elderly customers. Additionally, STS is only guaranteed within 3/4 mile of an existing bus route; MTS is not limited to that service area.

Resolution: Mayor Cannon motioned to approve the action item allowing MTS to use the Independence bus way; Mayor Taylor seconded the motion. The MTC voted; the motion passed unanimously.

IX. Information Items

a. FY2015 Operating Program **Dee Pereira**

Ms. Pereira, CATS Chief Financial Officer, Assistant Director of Public Transit, reviewed the timing of the budget process. The MTC approved Fare and Financial Policies recommend an increase in fare levels every two years to ensure that fare revenues keep pace with inflation and reflect a fair-share contribution by riders to the costs of operating the transit system. The policy allows for an increase of up to \$0.25. Historically, fares increased slowly. The reason for this fare increase is due to operating expense drivers. Key cost drivers are fuels, utilities, personal services and risk insurance. Staff has evaluated the impact of a base fare

METROPOLITAN TRANSIT COMMISSION

MEETING SUMMARY

April 23, 2014

Presiding: Trevor Fuller (Chairman, Mecklenburg County Commission)

Present:

Ron Carlee (Charlotte City Manager)	Mayor John Woods (Davidson)
Scott Jernigan (TSAC Vice Chair)	Mayor Jill Swain (Huntersville)
Todd Steiss (CTAG Representative)	Greg Ferguson (Huntersville Town Manager)
Dena Diorio (Mecklenburg County Manager)	Ralph Messera (Matthews)
Mayor Chuck Travis (Cornelius)	Bill Thunberg (Mooresville Representative)
Anthony Roberts (Cornelius Town Manager)	Mayor Jack Edwards (Pineville)

Chief Executive Officer: Carolyn Flowers

- I. **Call to Order**
The regular meeting of the Metropolitan Transit Commission was called to order at 5:35 p.m. by MTC's Chairman, Commissioner Fuller.
- II. **Review of Meeting Summary**
The meeting summary of March 26, 2014 was approved as written.
- III. **Transit Services Advisory Committee (TSAC) Chair's Report** **Scott Jernigan**
Mr. Jernigan reported that TSAC met on April 10 and received an update on comments made at the March Public Hearing and afterward on the proposed fare increase. TSAC members also asked staff about the transfer process and whether the time limit for transfers should be shortened to 30 minutes from 90 minutes. After discussion, TSAC voted 8-1 to approve the fare increase. The committee also unanimously approved proposed service changes.
- IV. **Citizens Transit Advisory Group (CTAG) Chair's Report** **Todd Steiss**
At the April meeting, Mr. Steiss reported that CTAG discussed issues raised at the March Public Hearing including bus cleanliness, operator customer service issues and scheduling/ on-time service. CATS staff discussed how they will deal with these issues. After discussion, CTAG unanimously approved the fare increase and recommended that the debt/service fund and the budget be approved. CTAG passed the FY2015-2019 Transit Investment Plan in a unanimous vote.
- V. **Red Line Task Force Update** **Mayor Woods**
Mayor Woods said that CATS staff continues to work with Norfolk Southern (NS) staff to prepare a White Paper of the O line. Mayor Woods said that he hopes the Paper will be complete soon, but the challenges remain significant. The relationship with NS and their willingness to allow the O line to be used as a passenger line remains an issue; however, passenger use on the O line would spark considerable development and thus is worth pursuing.

Mayor Swain reminded MTC members that the TFWG is comprised of volunteers who believe in the transit system. The TFWG is willing to volunteer on MTC's behalf to work toward a better transit system. Mayor Swain said that the plan is ambitious but it gets us where we need to be. It will require MTC members' support, as well as buy-in from the State. The TFWG requests MTC support and concurrence for use of CATS staff and consultants to achieve the goals and endorsement from MTC, TFWG and elected officials.

Discussion: Ms. Diorio asked when MTC would need MTC's action. Mayor Swain said that it is MTC's decision. When significant steps have been achieved, TFWG will return to MTC to request support. Mayor Woods said that MTC have had experience in Tax Increment Financing (TIF) and Special Assessment Districts (SADs) as plans for the Red Line have developed. TIF is a timing issue on which we should move forward. The other issues will have their own individual critical path and developments. The Red Line will need a TIF and the sooner the better. Mr. Thunberg said that he agreed that now is the time for action to fund the entire 2030 Transit Plan. We can no longer delay and wait on the answer for the state and federal agencies; they are waiting for us to act first. This is needed for our communities to be prosperous in the future. Commissioner Fuller said that a well-thought-out plan would help. Mayor Travis asked Mayor Swain how she viewed the process working moving forward. Mayor Swain said that it will depend on the will on the MTC. Ms. Flowers said that the first step will be the value capture study to quantify the value transit would create. She felt MTC would need a range for what each of the value capture mechanisms could produce in deciding how and where to move forward. Mayor Woods said that we have the authority to TIF; perhaps it would be wise to prioritize our efforts with the ones on which we can move forward now. Council member Howard said that even the authority to create TIF is not structured exactly the way we would prefer. Part of the agenda is to ask for legislative changes to improve TIF so that it better meets the needs. The tool box is limited to what will make sense, but we will need all the tools in the tool box. The most important would be Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act (TIFIA) financing, which would allow CATS to borrow. It has been at the top of the legislative agenda for a while, but all the funding options are important. Mayor Swain commented that we probably have to start on everything. Commissioner Fuller said that there is benefit in thinking out the total plan before moving forward, and that is what this process provides. Ms. Flowers said that she had planned to discuss during her report a meeting with Triangle Transit and Piedmont Authority for Regional Transportation to speak of agenda coordination for the future, so the changes we seek are not perceived as Charlotte-centric ones. The legislative changes we seek are changes that other transit partners also need to expand their systems; they face the same funding constraints. Each of the major urban areas is trying to ensure flexibility to pursue transit projects. Streetcar, light rail and transit oriented development projects under consideration around the state need funding options.

Dee Pereira, CATS Chief Financial Officer, Assistant Director of Public Transit, said that the committee set up the financing plan with short term, medium term and long term objectives. The value capture exercise will give the data needed to move forward with pursuing TIF legislation. Longer term objectives will build on one another; the committee set up the action plan with prioritizations based on how the objectives will work together.

VII. Public Comments

None.

VIII. Information Items from March 26

a. CIP – Rapid Transit and Other Key Capital Projects

John Muth

Mr. Muth, CATS Deputy Director, reviewed five rapid transit and key capital projects projected for capital expenditures in the next five years: the LYNX Blue Line Extension (BLE), Light Rail Maintenance Facility Expansion, Cornelius Park and Ride Lot, Transit Bridge Inspection and Repair Program and LYNX Silver Line Alternatives Analysis. Funds have also been programmed for Red Line study, LYNX Blue Line Capacity Expansion to upgrade LYNX Blue Line from two-car to three-car capacity, Phase 2 of the CityLYNX Gold Line, working with the state on the future Charlotte Gateway Station (CGS). The state is working with NS on track alignments and capacity modeling for CGS.

Discussion: Mayor Woods encouraged CATS to take a lead role in providing local impetus for CGS, a key project. While he was not suggesting that the State relinquish its development role, Mayor Woods said that CGS should be a co-development between CATS and the state.

IX. Action Items

a. Title VI Fare Equity Analysis

Arlanda Rouse

Mr. Rouse, CATS Civil Rights Officer, said that CATS must perform a fare equity analysis to ensure we are not discriminating against certain populations when considering raising fares since CATS receives federal funds. FTA sets forth criteria CATS must follow to ensure that fare increases do not impose a disparate impact or disproportionate burden on minorities or low income individuals. Within the CATS service area, the majority of low income and minority individuals are purchasing rides at full cash fare, which is consistent with comments made at the Public Hearing; 59 percent of low income passengers pay full cash fare and 52.5 percent of minorities pay with a full cash fare. There is an inherent disparate impact/ disproportionate burden with any fare increase. During the Public Hearing, one individual said that she purchases a weekly pass because the monthly pass is outside her budget. To mitigate fare increase effects, CATS proposes to increase advertising about fare passes and to change the proposed price of the weekly pass to a 10 percent increase, which is consistent with the increase proposed for other fare types. CATS Civil Rights staff proposes advertising the most economical pass types for minority and low income communities and continued distribution of volume discounted passes to 151 organizations that are 501(c)(3) nonprofit organizations. Staff has begun researching nonprofits' pass programs to help increase effectiveness.

Discussion: Mayor Swain asked if the low income percentage was only minorities. Olaf Kinard, CATS Director of Marketing & Communications, said that the low income percentage is income-based; not all low income people are minorities. Mayor Swain asked for details of advertising under the proposed mitigation efforts. Mr. Rouse replied that CATS will continue to advertise on bus exteriors and interiors about the lower rates available for weekly passes, the most economical pass type. Mayor Swain noted that nonprofits are not always social organizations and asked about the targets for the nonprofits. Mr. Rouse said that there are currently 151 nonprofits that purchase volume passes. To determine how many are targeting either minority or low income communities for pass distribution, staff will reach out to those nonprofits to develop partnerships. Mr. Messera asked the budget cost of increasing the weekly pass by ten percent instead of 12.8 percent as originally estimated. Ms. Flowers replied that there is no impact; the final budget was calculated at a ten percent increase. Mr. Steiss asked if there was an analysis of where the nonprofits are located. Mr.

Kinard said that a requirement of the program is that any nonprofit organization purchasing volume discount passes must have a large percentage of its client base at or below poverty level, such as Urban Ministries, the Department of Social Services or churches working with communities that are at or below the poverty level. Typically, the nonprofits purchase passes monthly, quarterly or when they run out. Mr. Steiss asked if CATS had reviewed where the nonprofits are located in relation to minority and low income communities. Mr. Kinard replied that CATS has reached out to a large number of the organizations. Mr. Jernigan suggested that CATS reach out to some of the nonprofits to broaden their client base for their volume pass programs. Mr. Jernigan said that a lot of people who get on the bus do not have the opportunity to buy a weekly or monthly pass on the bus as train riders do. Perhaps CATS could look into giving riders a \$2 credit at the Transit Center on a weekly or monthly pass if they present the bus ticket they used to get to the Transit Center, to encourage people to use other payment options. Mayor Swain commented that she liked that idea. Mr. Messera asked if staff had looked into why people buy single fares. Mr. Rouse said that the single fare purchasers typically do not travel daily. They buy single fares unless they know they will be traveling on a daily basis. Mayor Travis asked how many people participated in the workshops and ride-along interviews. Mr. Kinard said that the on-board survey numbers in recent years are around 600, less than formerly due to budget constraints. CATS also conducts online surveys, typically of LYNX riders, who respond in higher numbers to online surveys.

Resolution: Mayor Swain motioned to approve the staff recommendations, with the addition of Mr. Jernigan's suggestions to investigate and possibly implement a program to give people a \$2 credit at the Transit Center on a weekly or monthly pass if they present the bus ticket they used to get to the Transit Center and to reach out to the 151 organizations that offer volume discounted passes to help increase their pass programs' effectiveness. Staff recommendations were to approve proposed marketing efforts, to increase the price of the weekly pass to 10 percent over the current rate rather than the initially proposed 12.8 percent and to decrease the proposed price of the one-day pass. Mayor Travis seconded the motion including Mr. Jernigan's suggestions. The motion passed unanimously.

**b. FY2014-2015 Operating Budget and
FY2014-2018 Capital Investment Plan**

Dee Pereira

Ms. Pereira said that this meeting marks the end of the budget process. MTC must approve a program by April 30. Staff has made three administrative changes to the budget since it was presented in January: four temporary (75 percent) positions are converted to part-time (75 percent) positions, with no change in the budget; adding \$200,000 for CATS' share of the City's new general ledger system, Enterprise Resource Planning System Support Center. This expense was a late addition, and so CATS will seek to absorb the cost through the year. The third change is in the format of Attachment 1. Sales tax revenue will be received into the Debt Service Fund and a portion allocated to the Operating Fund, and will not affect the budget's bottom line.

The Debt Service Budget receives sales tax revenue and uses sales tax and grant revenue to pay budgeted debt service expense. The operating budget will include the 20 cent increase in the base fare effective July 1, 2014, a 3.6 percent increase in O&M costs, a 6,150 hour increase in bus revenue service hours and 20 regular and four part-time positions. The five-year capital budget includes BLE construction, asset maintenance, the Transit Bridge

TRANSIT SERVICES ADVISORY COMMITTEE
Meeting Summary
Thursday April 11, 2013.

PRESENT:

Rick Sanderson, Charlotte
Rob Cornwell, Davidson
Anthony Wesley, Charlotte
Terry Lansdell, Charlotte
Walter Horstman, Matthews
Jean Veatch, Cornelius
Christine Bryant Huntersville
Scott Jernigan Mecklenburg Co.
Michael Warner Charlotte

STAFF: Duretta Weicken, Paulus Ford, Theron Barrino, Larry Kopf, Pamela White, Judy Dellert-OKeef, Brian Horton, John Fitzgibbon, Olaf Kinard, Marvin Bohon, Meghan Makoid, Tom Reynolds

Meeting Time 4:00-5:30 PM

I. Call to Order and Approval of the March Meeting Summary

Chairman Rick Sanderson called the meeting to order at 4:00 p.m., The March meeting summary was approved as written.

II. Public Comment on Agenda Items:

Several residents from the Dilworth community came to discuss the changes to the Park Road route 19.

III. Action Item:

A. Gold Rush

Pamela White CATS Service Planning explained there are two Gold Rush lines, the Red and Orange. The Red line operates between Johnson C Smith and Presbyterian and the Orange line operates along Tryon and the Charlotte School of Law. MTC has a policy for activity center shuttles which governs these types of

services and how they are paid for. The policy requires there be a reimbursement to CATS up to 100% however CATS has a long standing relationship with Center City Partners of a 50% reimbursement. The reason for discussion of changes to the service today is there are funding challenges with some of the funding partners and as a result of that CATS must respond with the hours accordingly so that the 50% match with services is honored. CATS' is proposing that the Orange Line that currently operated to the Charlotte School of Law be discontinued and the Red line which operates between Johnson C. Smith and Presbyterian will be reduced. At this time, CATS is seeking TSAC endorsement with the said reductions to continue the 50/50 partnership and keeping in line with MTC policy.

Scott Jernigan stated he read the School of Law is moving so there is no longer a need to service there. Larry stated service would have been discontinued anyway. Scott continues saying the riders losing service on the orange line can be serviced by the rail line. Larry stated yes there is access to the light rail line but it is not a free service. Scott asked if there were any way to get a schedule for the Red line. Larry stated CATS will have to think about the schedules but the service may be able to run more frequently with the proposed changes.

Walter Horstman stated he believed the Orange line was used by people using parking further out from center city and students use the line as well. Pamela stated people also use the service to go to lunch.

Terry Lansdell asked if there was a letter of recommendation from Center City Partners on the changes to the Gold Rush Service. Pamela stated CATS has been working with Center City Partners and they have attended meetings on the Gold Rush Service. Larry stated he has had most of the Gold Rush Service conversations mostly by emails with Center City Partners and they have expressed they understand that CATS doesn't want to fully fund the service and seem to be OK with the changes.

Christine Bryant stated since the Red line is being reduced what will be done with the unused vehicles. Larry stated CATS will retire the vehicles that have met their life expectancy and keep the vehicles that are still good and explore other ways of using them.

The Committee voted in favor of endorsing the recommended Gold Rush service changes to MTC.

IV. Information Item

A. CATS Trivia Contest

Olaf Kinard

TRANSIT SERVICES ADVISORY COMMITTEE
Meeting Summary
Thursday August 11, 2011

PRESENT: Rick Sanderson, Charlotte
Terry Lansdell, Charlotte
Dee Evans, Charlotte
MARVIS HOLLIDAY, VAN POOL
HILARY BROADWAY, DAVIDSON
GEORGE SCHAEFFER, CHARLOTTE
ANTHONY WESLEY, CHARLOTTE
MICHAEL WARNER, CHARLOTTE

STAFF: Duretta Weicken, Larry Kopf, Kirk Scott, Paulus Ford, Theron Barrino,
Shannon Dabney, Pamela White, Ramond Robinson, John Trunk, Vince
Brown, Chris Bauer, Gary Lee, Eric Hershberger

MEETING TIME: 4:00-5:30 PM

I. Call to Order and Approval of the May and June Meeting Summaries

Chairman Rick Sanderson called the meeting to order at 4:00 p.m., the May and June meeting summaries were approved as written. Rick then introduced new member Michael Warner.

II. Public Comment on Agenda Items:

There was no public comment.

III. Action Item:

A. October Service Change

Ramond Robinson CATS Service Planning presented the proposed October service changes to the committee for endorsement.

Ramond reported the following changes.

#9- will operate to the new park & ride (Feb. Change)

#11- will have additional runtime to alleviate bunching

#14- will have additional 3 minutes run-time between Elizabeth & CTC

#22- adjusts running time

#27- additional runtime on 8:05am trips leaving Target
#54x Adjust inbound pm trip for connection to Gateway
#57 will add a trip at night
#21- routing change/schedule change
#26- routing change
#34- adjusts Ashley/Alleghany trips. Late night service for workforce
#43- Saturday service
#61x- extend to Woodard center
#74x- Union County Express (reduce trips)
#80x- Concord Express (Park & Ride change)
#94- Matthews- Mint Hill Village Rider (update timetable)
UNCC Service- starts August 22
Gold Rush Orange Line- Starts August 15

Terry Lansdell asked on Rt. 21 what the time of day would the service change be. Ramond stated the schedule would be the same as it is today only the last part will have a different name.

George Schaeffer asked if there are other routes that have special trips that might confuse people that are looking at a schedule. Ramond stated there is a special trip on Rt.34 and people that ride do have an understanding of the special trips and the 61x special trip is only two trips per day.

Terry asked how the special trips are represented on the schedule maps. Ramond answered special trips will be represented in the map format on the schedules and in some instances there are notes on the schedule indicating the special trips.

Rick asked if the schedules will show the whole route with the special route part. Ramond stated the whole route will be shown and where the special routing comes in it will be like two routes together with notes on the schedule.

Terry asked if a rider gets on at the Woodard Center will they be paying full price for the trip uptown. Ramond stated at that point in the route the trip is a reverse and a person would just pay the regular bus fare.

D. Evans asked if there were future plans for funding the route after the JARC grant money runs out. Ramond stated when grant money runs out the route should have produced enough ridership to sustain the route. Larry Kopf stated CATS will evaluate the route at the end of grant funding and will determine whether to continue the route at that point.

Rick asked if the proposed October service changes go to MTC for approval. Larry stated only major changes to routes are taken to MTC.

Terry asked where bunching happens on Rt. 11. Ramond stated the bunching was caused by the construction on this route and CATS is adjusting times to keep that from happening. Terry stated route 11 has high ridership, are there any bus stops amenities along the alignment. Ramond stated there are several bus stops along the alignment but there is street maintenance along the road and easement space is limited along Sugarcreek road and buying easement is very expensive.

Chairman called for a motion on the October Service changes, it was moved to endorse the October service changes minus route 9 the October Service change minus Rt. 9 was approved by vote.

Olaf Kinard spoke to the committee stating that CATS has not received any information about the DNC or any information on the CTC being affected by the DNC in anyway.

IV. Information Items:

A. Center City Access Study Charlotte Gateway Station Update

Chris Bauer (CATS Development) presented the results and key recommendations of the Center City Access/Charlotte Gateway Station Study, which evaluated strategies for integration/optimization of CATS Charlotte Transportation Center (CTC) bus operations with transit services to be phased-in to link with and serve the future Charlotte Gateway Station (CGS). The major focus of the study was to provide an understanding of how center city transit services could be affected and enhanced to optimize integration with the NCDOT's planned CGS and attendant future transit services. The City is partnering with the NCDOT to plan, build and execute this additional transit hub in Uptown Charlotte. NCDOT's current strategy is construction of future station will likely result from a public private partnership, and will be part of a larger master planned development. As NCDOT continues its process and deliberations over the timing of requesting qualifications for a "master developer", NCDOT staff has requested CATS provide them with programming, proximities, and operational elements for future bus operations at CGS. The study made recommendations for strategies to phase implementation of the planned CGS to offer immediate system benefits and to accommodate future services, while maintaining or improving the level of service for existing riders. The study also Identify strengths and weaknesses in current CTC operations to apply what is learned to planned CGS, while minimizing

TRANSIT SERVICES ADVISORY COMMITTEE
Meeting Summary
Thursday March 14, 2013.

PRESENT:

D. Evans, Charlotte
Rick Sanderson, Charlotte
Rob Cornwell, Davidson
Anthony Wesley, Charlotte
Terry Lansdell, Charlotte
Marvis Holliday, Van Pool
George Schaeffer, Charlotte
Walter Horstman, Matthews
Jean Veatch, Davidson

STAFF: Duretta Weicken, Paulus Ford, Theron Barrino, Larry Kopf, Pamela White, Judy Dellert-OKeef, Brian Horton, John Fitzgibbon, Dee Pereira, Olaf Kinard, Ben Gomez, Robert Cerrato

Meeting Time 4:00-5:30 PM

I. Call to Order and Approval of the February Meeting Summary

Chairman Rick Sanderson called the meeting to order at 4:00 p.m., the February meeting summary was approved as written.

II. Public Comment on Agenda Items:

There were no comments from the public.

III. Information Item

A. CEO of CATS Update

Carolyn Flowers CATS CEO gave an update of the state of CATS regarding Major initiatives for the past year and where CATS is heading. Ms. Flowers reviewed the BLE and the BLE financing plan. Ms. Flowers continued saying there is now a MTC Transit Funding Working Group of 27 members from business, community and elected leaders that will develop a set of financing and funding mechanisms to

IV. Action Item:

A. June Service Change

Pamela White CATS Service Planning gave an update on the proposed June service change before the committee voted to recommend the June service change to MTC. Pamela stated some things have changed since the presentation last month. Public meetings produced good feedback for the following changes, with the Rt. 9 to extend Sunday service, Rt. 23 to extend service to Albemarle Rd. Park & Ride, Rt. 29 to realign to Sharon Amity Rd., and to extend Rt. 222 Albemarle Park & Ride via Sharon Amity And the new service Rt. 51 Pineville Matthews Rd. Pamela continued saying Rt. 94 will be discontinued due to low performance, Rts. 18 & 20 will be consolidated with Rt.20 unchanged between Uptown & Queens Rd. Pamela stated the Independence Corridor will be under construction in June but buses will still stop at the stops along Independence until the NCDOT says CATS cannot stop there any longer and at that point signs will be pulled.

Walter Horstman asked when the Independence corridor doesn't allow buses to stop any longer, will the buses running the new routes be for time savings and will it improve the OTP. Pamela stated the buses will still make the Independence stops that they currently are making until NCDOT tells us we cannot stop there anymore. However CATS did not reduce the time as we believe with the additional traffic and construction it may slow things down along the way. Walter stated there are a lot of school students and apartments around the Village Lake stop that ride the bus. Pamela stated CATS will be mindful of bus stops and scheduling in that area.

Terry asked for the names of the consolidated routes on the June service change. Pamela stated Rt.6 Metropolitan and Rt.6 Kings Dr. and the consolidated Rts.18 & 20 is going to be Route 20 Sharon Rd.

Terry asked what the frequency will be for the Rt.6 and Rt.20. Pamela stated 20 minutes for Rt. 6 and 30 minutes for Rt.20 until 7Pm and then every hour.

The committee voted and approved the June service change as is it is written.

TRANSIT SERVICES ADVISORY COMMITTEE
Meeting Summary
Thursday May 9, 2013.

PRESENT:

Rick Sanderson, Charlotte
Rob Cornwell, Davidson
Anthony Wesley, Charlotte
Walter Horstman, Matthews
Jean Veatch, Cornelius
Scott Jernigan Mecklenburg Co.
Michael Warner Charlotte
D. Evans Charlotte
Marvis Holliday Charlotte
George Schaeffer Charlotte

STAFF: Duretta Weicken, Paulus Ford, Theron Barrino, Larry Kopf, Pamela White, Judy Dellert-OKeef, John Fitzgibbon, Darryl Frierson, Pete Wallace, Debra Franklin, Jeff McClellan, Lisa Flowers

Meeting Time 4:00-5:30 PM

I. Call to Order and Approval of the April Meeting Summary

Chairman Rick Sanderson called the meeting to order at 4:00 p.m., The April meeting summary was approved with a revision to Jean Veatch and Rob Cornwell town locations corrected.

II. Public Comment on Agenda Items:

There was no one from the public that gave comment.

III. Action Item:

A. Gold Rush

Pamela White, Manager of Service Development explained that the reason the Gold Rush was coming back to TSAC was because of funding changes in the arrangements. Pamela continued saying CATS hosted an open house public meeting to discuss proposed changes to the Gold Rush Center City Circular

services. The proposal for the Red Line is to reduce the service area, providing service between Johnson C. Smith University and Central Piedmont Community College. The shortened route is expected to improve the frequency of this route to every 12 minutes. The proposal for the Orange Line, which runs along North Tryon Street, is to discontinue this service. "CATS" is proposing these changes because of reductions in federal grant funding and private contributions that have supported the Gold Rush services.

Marvis Holliday asked an example of Private Contributions is. Pamela stated it is corporations however CATS has an agreement with Center City Partners and they take in all private contributions.

Walter Horstman asked if CATS had thought about charging a fare to ride the Gold Rush. Pamela stated it had been considered to charge a fare on the Gold Rush but CATS felt the cost of equipment for fares and consistency of ridership would not cover the expenses.

Scott Jernigan asked if there were possibilities of advertising on the Gold Rush to help with costs. Larry stated it was brought up and is an option but CATS is not far enough along to present that option to MTC.

Marvis asked why advertising on the Gold Rush was not considered when advertising came up on the bus and rail line. Larry state the Gold Rush was considered as having its own unique Brand and originally the Sprinters were not included in the advertising as well.

Jean Veatch stated the Gold Rush connects to the heritage of Charlotte as well.

The Transit Services Advisory Committee voted to recommend to MTC CATS Gold Rush proposal of CATS entering into a contribution with the private sources of a minimum of \$207,000 but if more contribution are obtained, they pass those funds onto CATS and that CATS will strive to keep their contribution at \$380,000 but if private contributions reduce that CATS may reduce service if the opportunity arises; the committee recommends the proposal to MTC.

IV. Information Item

A. Para Transit Plan

Larry Kopf CATS Chief Operations Planning Officer and Manager of Bus Operations introduced the Para Transit Plan draft to the committee. Larry explained that CATS is trying to simplify the system by going to an ADA and a non-

TRANSIT SERVICES ADVISORY COMMITTEE
Meeting Summary
Thursday November 8, 2012.

PRESENT:

Michael Warner, Charlotte
Walter Horstman, Matthews
D. Evans, Charlotte
Rick Sanderson, Charlotte
Jean Veatch, Cornelius
Chris McKillop, Charlotte
Rob Cornwell, Davidson
Anthony Wesley, Charlotte

STAFF: Kirk Scott, Shannon Dabney, Judy Dellert-O'Keef, Duretta Weicken, Paulus Ford,
Pamela White, Theron Barrino, Jeff McClellan, Joe Womer, Tonia Wimberly,
Larry Kopf

Meeting Time 4:00-5:30 PM

I. Call to Order and Approval of the October Meeting Summary

Chairman Rick Sanderson called the meeting to order at 4:00 p.m., the October meeting summary was approved as written.

II. Public Comment on Agenda Items:

No one from the public made commented on the agenda items.

III. Action Item:

A. February Service Change

Pamela White, of CATS, reviewed service changes for the February 4, 2013 Service Change. Pamela stated the following changes were proposed:

- Schedule adjustments to improve the on-time performance to the following routes 11, 17, 22, 29, 34, 39, 40X, 55, 61X, 80X, and 94.

- Route service adjustment proposals approved as part of the 2013-2017 Countywide Transit Services Plan including; the North Mecklenburg Village Riders; 97 Cornelius, 98 McCoy Rd, and the 99 Huntersville, 221 E. Harris/Idlewild to serve Walmart and 232 Grier-Heights adjustments. In addition, proposals to adjust the 82X Rock Hill Express to relocate the Rock Hill City Hall Park and Ride.

A motion was made to approve the February service change as written. The committee approved the February Service change.

IV. Information Items:

A. Streetcar Update > How it impacts CATS

Tonia Wimberly Engineering project Manager for Streetcar gave an overview of the street car project to the committee stating the streetcar is part of the 2030 Transit Corridor System Plan with 10 miles to be completed by 2030. The system will support a mixture of land uses, enhance quality of life, support sustainable growth, enhances pedestrian environment, reduces road dependence, and contributes to attainment of air quality standards. Tonia continues explaining the first segment will be 10 miles from Rosa Parks Transit Center to Eastland Transit Center with 37 planned stops. Funded by the FTA Urban Circulator Grant awarded July 2010, FTA awarded \$24.99 million in September 2011 with the City to match \$12 million for the project and the project will utilize the existing restored Trolley vehicles, beginning passenger service March 2015. How it impacts CATS, money to build comes out of the City General funds and a Federal contract, the operations expertise lies within CATS, so CATS will operate the streetcar but the City fund will pay for the CATS operators who will provide the same expertise as operators.

Walter Horstman asked what construction needs to occur for the streetcar project. Tonia stated the project has to move water lines and private utilities from under the track and relocate them.

Jean Veatch asked if the operations funding is permanent. Tonia stated the City funds will be used until the streetcar project comes up again for funding in the 2030 plan.

Jean asked if the new hybrid vehicles are electric and battery operated. Tonia stated yes so when the streetcar cannot operate in certain sensitive areas where catenary cannot be installed the vehicle will run on battery.

TRANSIT SERVICES ADVISORY COMMITTEE
Meeting Summary
Thursday September 12, 2013.

PRESENT:

Rick Sanderson, Charlotte
Terry Lansdell, Charlotte
Rob Cornwell, Davidson
Anthony Wesley, Charlotte
Walter Horstman, Matthews
Jean Veatch, Cornelius
Scott Jernigan Mecklenburg Co.
Christine Bryant, Huntersville
D. Evans Charlotte
Marvis Holliday Charlotte
George Schaeffer Charlotte

STAFF: Duretta Weicken, Theron Barrino, Larry Kopf, Pamela White,
Debra Franklin, Tom Reynolds

Meeting Time 4:00-5:30 PM

I. Call to Order and Approval of the August Meeting Summary

Chairman Rick Sanderson called the meeting to order at 4:00 p.m., The August meeting summary was approved as written.

II. Public Comment on Agenda Items:

There was no one from the public to give comment.

III. Action Item:

A. October Service Change

Pamela White, Manager of Service Development gave a brief review of last month's proposed October service change. The committee then vote in favor of the service change and to recommend the proposal to MTC.



MEMORANDUM

5.0

PARA: Arlanda Rouse, oficial de derechos civiles

DE: Pamela White

Sistema de tránsito del área de Charlotte-C.A.T.S.

Tema: Título VI Informe sobre interrupción de la ruta propuesta parcial de 98 McCoy Road

Fecha: 21 de enero de 2014

El Condado tránsito servicio Plan FY 2012-2017 (CTSP) fue adoptada por la Comisión Metropolitana de tránsito en febrero de 2012. Del CTSP está desarrollado para proporcionar análisis estratégico y recomendaciones para mejoras del servicio de transporte público durante un período de cinco años. El plan se centra en tres servicios; servicio local de autobuses, servicio de autobús de barrio/comunidad y servicio de autobús expreso. Este enfoque permite a los C.A.T.S. hacer recomendaciones sobre el tipo y calidad de los servicios de autobús futura de la región.

Encaminamiento de la ruta 98 McCoy Road fue alterado para adherirse a un cambio parcial de la recomendación del CTSP en febrero de 2013 cambio de servicio. Desde febrero de 2013, han cambiado los usos de la tierra en el norte Condado de Mecklenburg, causando un cambio en la demanda de servicio de autobús. Como resultado, C.A.T.S. propone suspender una parte de la ruta 98 para realinear el servicio en el norte Condado de Mecklenburg. A petición de la ciudad de Huntersville, C.A.T.S. alterará por dos de los tres jinetes del pueblo para servir mejor a los destinos con altas exigencias y a continuar sirviendo a los destinos que actualmente se sirven hoy en día. Como parte de la suspensión propuesta, servicio directo a la biblioteca de North Mecklenburg y destinos circundantes en la ruta 98 ya no estará disponible. Sin embargo, se mantendrá el servicio de la biblioteca de Mecklenburg North. Clientes de C.A.T.S. pueden transferir a la ruta 97 Cornelius para acceder a biblioteca de North Mecklenburg y destinos circundantes.

Según el informe de censo nos, la ruta 98 no funciona dentro de regiones de censo con porcentaje desproporcionadamente alto de bajos ingresos y minorías residentes. Sin embargo, una encuesta de pasajeros a bordo posterior identificó un porcentaje desproporcionadamente alto de jinetes bajos ingresos utilizando el servicio.

Aunque habrá una zona descatalogada entre Huntersville Gateway y Sam Furr Rd, todos los destinos principales continuará a servir. Además, los clientes que viajan dentro de las tres cuartas partes de una milla de una ruta ciclista pueblo podrán mantener servicio mediante el uso de las solicitudes de servicio desviado para llegar a destinos actuales. Los C.A.T.S. mitigará efectos potenciales sobre ciclistas de bajos ingresos mediante la incorporación dentro de la notificación pública de cambio de servicio de un componente educar a potenciales corredores a lo largo de la ruta de "Cómo solicitar servicio de rutas desviadas". El Huntersville Gateway continuará sirviendo como punto de transferencia primaria para todos los jinetes del pueblo. Si la propuesta es aprobada, la aplicación será en marzo de 2014.

Antecedentes de eliminación ruta

Ruta 98 McCoy Road es un jinete comunidad proporcionando servicio de Hambricht Rd & McCoy Rd a la biblioteca de Mecklenburg del norte mediante el Huntersville Gateway. Esta ruta opera desde (6:45 – 19:20) en días laborables, (9:45 – 19:45) sábados y (9:45 – 18:22) el domingo. La ruta brinda servicio 60 minutos durante todo el día.

En marzo de 2014, se suspenderá sólo una parte de la ruta 98 McCoy Road. La porción discontinuada se reinvertirán en la ruta Merancas CPCC y otros destinos en RD de Verhoeff.

Minoría por residencia

Población minoritaria se define como las personas no blancas, aquellos de origen hispano o aquellos no tiene orígenes en cualquiera de los pueblos originarios de Europa, norte de África o medio Oriente. Utilizando datos del censo del 2010, la población minoritaria promedio (no blancos y no hispanos) en el Condado de Mecklenburg 46,6%, unidades de

censo con la población minoritaria más de 46,6% es definición como predominantemente zonas habitadas por minorías. Ruta 98 no funciona de ninguna minoría regiones de censo. La población total de la minoría dentro del área de servicio ruta 98 McCoy Road es 23%. Gráficos de la población minoritaria de cada tracto de censo están incluidos en el Anexo #1.

Población de bajos ingresos en residencia

Bajos ingresos significa que una persona cuyo ingreso promedio es en o por debajo de Departamento de salud y servicios humanos (DHHS) de pobreza. El DHHS

Umbrales de la pauta de la pobreza se basan en los ingresos y tamaño familiar. El 2010 U.S.

Censo utiliza casi idénticos umbrales para definir la pobreza. Utilizando datos del censo 2010 del

Porcentaje de personas de la pobreza en el Condado de Mecklenburg es 13,6%. Unidades de censo con población superior al 13,6% se definen como áreas predominantemente de bajos ingresos. Un gráfico de las estadísticas de ingreso bajo en el que opera la ruta 98 McCoy Road están incluidos en el Anexo #1. En general, la población de bajos ingresos promedio en los tractos de censo del área de servicio de la ruta 98 es 7%.

Determinación de impactos dispares/desproporcionado por responder encuesta

=

Encuesta sobre americana la comunidad de la oficina de censo de Estados Unidos (2008-2012) define el ingreso mínimo para una familia de tres personas por encima de la línea de pobreza tiene un ingreso anual de más de \$18.284. Según las respuestas, el 50% de los encuestados indicó que sus ingresos familiares por debajo del nivel de pobreza. 33% indicó que sus ingresos entre 15.000 y 24.999.

Sólo un encuestado indicó que sus ingresos familiares positivamente por encima del nivel de pobreza para una familia de tres personas. La mayoría de clientes encuestados indicaron que estaban viviendo en o por debajo del nivel de pobreza. En comparación, el

93% de la población en de la ruta 98 censo está por encima del nivel de pobreza. La encuesta indicó que la mayoría de los pasajeros abordar el autobús inició su viaje desde la zona de camino de McCoy y lugar de Toronto. Esta zona mantendrá el mismo nivel de servicio. Aunque está cambiando la estructura de la ruta en la ruta 98, la red ciclista del pueblo permitirá pasajeros a todos los mismos lugares. Un pasajero de la ruta 98 tendrá la opción de transferir a otra ruta o llamar para el servicio desviado para un viaje de antemano.

Conclusión del análisis:

C.A.T.S. ha concluido que los ajustes propuestos no tienen un impacto dispar sobre las minorías. Ruta 98 no califica como una ruta de autobús de la minoría y la encuesta a bordo no identificó cualquier disparidad. Pero el personal ha concluido que existe la posibilidad de tener una carga desproporcionada en ciclistas de bajos ingresos, que cuando encuestados apareció desproporcionadamente alto en comparación con los números residenciales y todo el sistema de bajos ingresos.

Divulgación al público y la entrada al cliente

El 05 de diciembre de 2013, C.A.T.S. celebraron una reunión pública para discutir cambios a los jinetes de aldea Mecklenburg North. Como parte de la reunión, personal de C.A.T.S. discute los cambios propuestos a la ruta 98. La notificación de la reunión fue impreso en inglés y español. Página Web de C.A.T.S. donde fueron publicados los avisos electrónicos se traduce en más de 50 idiomas. La reunión se celebró en la biblioteca de Mecklenburg del norte ubicada en 16500 cresta Holly Lane Huntersville, NC 28078. Se celebró la reunión 11:30 until 1:00 h. C.A.T.S. proporcionados notificación de la reunión utilizando C.A.T.S. correo electrónico abonado, aviso impreso en el Charlotte Observer y un comunicado de prensa a los medios locales. La reunión fue diseñada para examinar los cambios propuestos a la ruta 98. Un residente asistió a la reunión. Además de los C.A.T.S. residentes un personal de doce entrevistados durante una encuesta al cliente a bordo. Durante la reunión pública y al cliente a bordo encuesta clientes fueron informados de los cambios de ruta y se les pidió dar su retroalimentación.

Evaluar las alternativas de servicio

Los C.A.T.S. tiene una propuesta y presentan múltiples escenarios de la ruta a la ciudad de Huntersville. La estructura de la ruta propuesta fue acordada y abogó por la ciudad de Huntersville. La ruta propuesta servirá mejor los destinos del norte de Mecklenburg.

Medidas de mitigación para contrarrestar los efectos

El principal efecto del cambio propuesto es la discontinuación de la porción de la ruta 98 en Statesville Rd Huntersville Gateway, la biblioteca de Mecklenburg North y los destinos a los que rodean la biblioteca. La ruta propuesta permitirá pasajeros transferir a la entrada de Huntersville la ruta 97 Cornelius. Ruta 97 continuará al servicio de la biblioteca de Mecklenburg North y los destinos circundantes. Alternativamente para que el servicio desviado llegar a cualquier destino que se enmarca dentro de las tres cuartas partes de una de estas rutas de jinete del pueblo todavía pueden llamar a pasajeros.

Personal de C.A.T.S. ha propuesto como parte de su notificación de cambio de servicio una educación informar a pilotos potenciales componente sobre el «Cómo solicitar servicio de rutas desviadas» ". Materiales de notificación incorporará información sobre este servicio alternativo. El uso de este servicio le ayudará a jinetes en la mitigación de efectos adversos tales como las transferencias adicionales, tiempos de espera y poca distancia.

Simplemente pidiendo un viaje pre-arranged, los pasajeros de la ruta 98 podrán acceder a las áreas discontinuadas. Personal centrará en las notificaciones para ruta 98 pasajeros, residentes y público en general. Los materiales detallan pasos para llegar a destinos actuales mediante la solicitud de desviación de ruta.

| -

Archivos adjuntos

Anexo #1-ruta 98 Información del censo de ruta

Área de servicio de minoría accesorio #2-C.A.T.S.

Anexo #3 C.A.T.S. pobreza zona tractos con rutas

Anexo #4 C.A.T.S. extensiones de área de la pobreza con las rutas y paradas

Anexo #5 C.A.T.S. extensiones de área de la pobreza

Área de servicio accesorio #6 C.A.T.S. minoritarios con rutas

Anexo #7 C.A.T.S. minoritarios área de servicio con las rutas y paradas

Anexo #8 ruta 98 McCoy Rd

Sistema de tránsito del área de Charlotte

Análisis de equidad de tarifas

**Para FY2015 propone aumento de
tarifas**

Actualizado 30 de abril de 2014

Tabla de contenidos

[TABLAS](#)

[RESUMEN](#)

[DEFINICIONES](#)

[DEMOGRAFÍA DEL ÁREA DE SERVICIO Y EL NÚMERO DE PASAJEROS](#)

[Tabla 2: C.A.T.S. servicio de Demografía de la zona](#)

[ENTRADA DE PÚBLICO](#)

[TÍTULO VI REQUISITOS Y DIRECTRICES PARA LOS RECEPTORES DE FTA](#)

[ANÁLISIS](#)

[ANÁLISIS POR SERVICIO POR TIPO DE TARIFA](#)

[SERVICIOS DE AUTOBÚS](#)

[LINCE \(TREN LIGERO\) SERVICIOS](#)

[INFORMACIÓN DE CLIENTE DEPENDIENTE DE TRÁNSITO](#)

[ANÁLISIS FINANCIERO](#)

[IMPACTO DE LA REDUCCIÓN DE SERVICIO](#)

[ESFUERZOS DE MITIGACIÓN DE AUMENTO DE LA TARIFA ANTERIOR](#)

[MEDIDAS DE MITIGACIÓN](#)

[RECOMENDACIONES DE MITIGACIÓN DEL PERSONAL DE LOS DERECHOS CIVILES \(ADOPTADAS\)](#)

[RECOMENDACIONES DE MITIGACIÓN TSAC \(ADOPTADAS\)](#)

[MTC \(tablero\) tarifa equidad análisis adopción](#)

[MTC APRUEBA EL AUMENTO DE TARIFA FY15.](#)

[APÉNDICE B: PROCESO PÚBLICO PARA EL CAMBIO DE TARIFA Y SERVICIO](#)

[APÉNDICE C: SERVICIOS PÚBLICOS CLIENTE ENTRADA Y COMENTARIO DE AUDICIÓN.](#)

[APÉNDICE D: LISTA DE ORGANIZACIONES SIN FINES DE LUCRO CON DESCUENTO TARIFA 1 DE JULIO, 2012-JUNIO 30, 2013.](#)

6.0 TABLAS

[Tabla 1: Censo](#)

[Tabla 2: C.A.T.S. servicio de Demografía de la zona](#)

[Tabla 3: Propuso aumento de precio \(antes de 26 de marzo de 2014 audiencia pública\)](#)

[Tabla 4: Ajustar el aumento de tarifa propuesto \(después de 26 de marzo de 2014 audiencia pública\)](#)

[Tabla 5: porcentajes de clientes de bajos ingresos y minorías](#)

[Tabla 6: Análisis de Bus por tarifa Media](#)

[Tabla 7: Análisis de lince por tarifa Media](#)

[Tabla 8: Tránsito dependiente clientes](#)

[Tabla 9: Precio aumento y reducción de servicio](#)

7.0 RESUMEN

Desde el año 2000, la Junta Directiva para los C.A.T.S., la Comisión Metropolitana de tránsito (MTC), ha utilizado una política tarifaria para proporcionar orientación sobre cuándo y por cuánto precio debe ser aumentado junto con los requisitos para la entrada de público ([Apéndice B: público proceso de tarifa y servicio de cambio](#) y [Política tarifaria de Apéndice A: MTC](#)). La política tarifaria de MTC prevé un aumento de la tarifa cada dos años hasta .25 ciento sobre la tarifa base y aumentos correspondientes en otros medios de comunicación y servicios como se describe en la política tarifaria.

Desde FY2013 (01 de julio de 2012) cuando el último aumento de tarifas de .25 centavos C.A.T.S. ha visto aumentos y disminuciones en las fuentes de ingresos junto con incrementos en gastos de funcionamiento. El efecto neto de los ingresos y los gastos de funcionamiento proyectado para FY2015 sin ningún aumento de tarifas es una brecha de \$ 2,8 millones en ingresos. Para compensar la brecha C.A.T.S. propone un incremento del ciento.20 en la tarifa base que se oponen a la reducción de servicio niveles como que la acción tendría un efecto adverso en el 47% de los clientes de los C.A.T.S. que dependen exclusivamente de tránsito para su transporte.

Se realizó un análisis en dos grupos de clientes, bajos ingresos y minorías de los sistemas de autobús y tren, contra el uso de distintos tipos de medios (pases, boletos, pasajes en efectivo, etc.). El análisis indica que el cambio de tarifa propuesto se ha aplicado equitativamente a través de todos los tipos de tarifas y servicios. Sin embargo, con el 75% de los jinetes de C.A.T.S. siendo minoría y 27% clasificado como bajos ingresos, hay un impacto dispar heredar en minoría y desproporcionada carga en clientes de bajos ingresos a un nivel macro, a pesar de aumentar la tarifa se aplica un porcentaje de aumento para cada tipo de medios de comunicación a través de todos los tipos de tarifas, servicios y clientes. Mayor proporción de estos dos grupos de encuestados paseo en y muestran dependencia de tránsito para los servicios de C.A.T.S. que residan (censo) en el área de servicios.

El aumento de la tarifa base de propuesta \$.20% representa un aumento del 10%. Esta propuesta es todo con un aumento promedio del 10%, con algunos medios de tarifa recibiendo un aumento desde 6.7% a 12,8% debido al redondeo para el sistema el más cercano a la unidad monetaria utilizable y traer algunos tipos de medios de comunicación en línea con tarifa orientaciones. Los rangos de incremento monetario real de \$.10 a \$0,40 para un solo precio y desde \$.85 a \$16,00 por un múltiple usan pase. [Tabla 3: aumentar la tarifa propuesta contiene el aumento de la tarifa propuesta por el tipo de medios de comunicación publicada a la comunidad 23 de enero de 2014 a partir.](#)

Es la recomendación de personal de que Educación de opciones de tipo de los medios disponibles y sus beneficios a los clientes en los segmentos de bajos ingresos y minoritarias si se aprueba el aumento de la tarifa.

Después el 26 de marzo de 2014 audiencia pública sobre el propuesto AF 2015 tarifa aumento, personal aumento de precio ajustado el "Weekly Pass" de 12,8% a 10% para caer en línea con la media (modo) tarifa aumentar porcentaje. El "pase semanal" es una tarifa con descuento tipo identificado como un blanco para los esfuerzos de mitigación. Y como personal es intentar redirigir de minorías y bajos ingresos jinetes hacia este tipo de medios de tarifa más económica, fue pensado para ser más equitativa para reducir el aumento de la tarifa propuesta para que coincida con la media (modo) aumento de tarifas.

El 23 de abril de 2014, el MTC aprobó este análisis de equidad FY2015 tarifa incluyendo la entrada de varias fuentes incluyendo:

- C.A.T.S. de Marketing y relaciones públicas que co-produjo el análisis.
- La recomendación de personal de los derechos civiles de los C.A.T.S. que co-produjo el análisis, para revisar y trabajar en estrecha colaboración con organizaciones no lucrativas reciben descuentos por volumen para identificar las brechas eran puede haber déficit de demanda.
- Sugerencia del Comité Asesor de servicios (TSAC) representante Sr. Scott Jernigan para crear la opción en el centro de transporte de Charlotte para mecenas presentar y recibir crédito por el monto de la compra de un viaje único pasadas (en un tiempo determinado) para la compra de un tipo de media tarifa más económica son pase diario, pase de 10 viajes, pase semanal o mensual pasar de tránsito. Sr. Jernigan también pidió que el personal considere (en algún momento futuro) creando un mapa de C.A.T.S. servicios área en particular de la zona uptown localizar las ubicaciones de sin fines de lucro recibir descuentos por volumen y sus horas y la información de contacto.

Antes de la votación y como parte de sus paquetes de reunión, los miembros MTC fueron proporcionados este documento actualizado incluyendo resúmenes de comentarios públicos sobre la tarifa de precios, tránsito relacionados con cuestiones y respuestas de C.A.T.S.. En un apéndice, copias de los comentarios reales y las respuestas fueron proporcionadas para su revisión. El Presidente de MTC pidió comentarios adicionales del público en la reunión y antes de la votación, pero las hubo siempre.

8.0 DEFINICIONES

Los siguientes gráficos y análisis refieren a bajos ingresos y las minorías como la población de gran número de usuarios del sistema. Para aclaración, los datos disponibles para este análisis definen estos grupos como:

Nivel de pobreza: Tasa de pobreza por grupo de bloque definido por las estimaciones de 5 años del censo de los E.E.U.U. American Community Survey (ACS).

Bajos ingresos: C.A.T.S. utilizan ingresos de \$10,000 y por debajo para representar a las familias de bajos ingresos. C.A.T.S. utilizan el porcentaje de Demografía para el hogar de \$10,000 o menos obtenidos de C.A.T.S. otoño 2011 a bordo clientes encuesta a través de todo el sistema de C.A.T.S.. Cantidad de pasajeros en el análisis se deriva de este porcentaje demográfico aplicado a pasajeros disociados de los C.A.T.S..

Minoría: Los C.A.T.S. utilizan todas las categorías de blanco no como minorías. Los C.A.T.S. utilizan la demografía porcentaje para la raza de C.A.T.S. otoño 2011 a bordo al cliente encuesta realizado a través de todo el sistema de C.A.T.S.. Cantidades de pasajeros en el análisis se deriva el porcentaje demográfico aplicado a pasajeros disociados de los C.A.T.S..

Todo el sistema: Los C.A.T.S. utilizan las estadísticas obtenidas de los C.A.T.S. otoño 2011 a bordo clientes encuesta a través de todo el sistema de C.A.T.S.. Cantidad de pasajeros en el análisis se deriva de la estadística aplicada a los viajes de pasajeros no vinculadas de C.A.T.S..

Área de servicio: Las áreas a lo largo de rutas de autobús y de carril de C.A.T.S. incluyendo un búfer de $\frac{3}{4}$ de milla

C.A.T.S. encuesta de satisfacción al cliente: Los C.A.T.S. periódicamente realiza una encuesta anual a bordo de los clientes obtener sus percepciones y actitudes hacia el transporte público y gestión del sistema junto con calificaciones de 40 elementos de servicio al cliente. También es demográfica e información de uso incluyendo tarifa media. Se utilizaron los resultados de la encuesta más reciente en el desarrollo de este análisis. La encuesta realizada en el otoño de 2011 fue la representante de pasajeros de C.A.T.S. a través de todos los tipos de servicio y partes de día y la semana con información precisa en el intervalo de confianza de 95% con un error de muestreo de más o menos 3,9%.

9.0 DEMOGRAFÍA DEL ÁREA DE SERVICIO Y EL NÚMERO DE PASAJEROS

El sistema de tránsito del área de Charlotte opera en el Condado de Mecklenburg con rutas expreso alimentador recibirá la mayoría de los condados circundantes. El área de servicio es 435 millas cuadradas que consta de 74 rutas de autobuses, una línea de tren ligero de 9,4 millas, servicios para transporte y camionetas de cliente funcionado generando más 26 millones viajes de pasajeros no vinculados en FY2013. Condado de Mecklenburg tiene una población más diversa que el estado de Carolina del norte con las minorías que representan más de la población en general.

La renta mediana y por Capital en el Condado de Mecklenburg es 21% y 28% mayor respectivamente que el estado de Carolina del norte. Tabla 1: Censo de Estados Unidos ilustra los datos demográficos de 2010 representando a Condado de Mecklenburg con una minoría de persona por debajo del nivel de pobreza en el 12,5% y 45%. Análisis adicional de los datos del censo del 2010 dentro del radio de tres cuartos de milla de rutas C.A.T.S. indican que 11.85% de la población circundante o por debajo del nivel de pobreza y que 46,68% de la población es una minoría. (Tabla 2: C.A.T.S. servicio de Demografía de la zona)

Tabla 1 : Censo

2010 U.S. Census Quick Stats	Mecklenburg	
Table 1:	County	North Carolina
Population, 2010	919,628	9,535,483
Population, percent change, 2000 to 2010	32.20%	18.50%
Population, 2000	695,454	8,049,313
Persons under 5 years, percent, 2010	7.40%	6.60%
Persons under 18 years, percent, 2010	25.40%	23.90%
Persons 65 years and over, percent, 2010	8.80%	12.90%
Female persons, percent, 2010	51.60%	51.30%
White persons, percent, 2010 (a)	55.30%	68.50%
Black persons, percent, 2010 (a)	30.80%	21.50%
American Indian and Alaska Native persons, percent, 2010 (a)	0.50%	1.30%
Asian persons, percent, 2010 (a)	4.60%	2.20%
Native Hawaiian and Other Pacific Islander, percent, 2010 (a)	0.10%	0.10%
Persons reporting two or more races, percent, 2010	2.60%	2.20%
Persons of Hispanic or Latino origin, percent, 2010 (b)	12.20%	8.40%
Language other than English spoken at home, pct age 5+, 2006-2010	17.40%	10.40%
High school graduates, percent of persons age 25+, 2006-2010	88.30%	83.60%
Persons per household, 2006-2010	2.48	2.49
Per capita money income in past 12 months (2010 dollars) 2006-2010	\$31,848	\$24,745
Median household income 2006-2010	\$55,294	\$45,570
Persons below poverty level, percent, 2006-2010	12.50%	15.50%
Source: U.S. Census Bureau		

**1.0 TABLA 2:
C.A.T.S. DE
SERVICIO
DEMOGRAFÍA
DE ÁREA**

Área de servicio	Proporción minoritaria de la población	Proporción de bajos ingresos de la población
C.A.T.S.	46,68%	11.85%
Fuente: U.S. Census Bureau		

Tabla 3 : Propone incremento de tarifa (antes de 26 de marzo de 2014 la audiencia pública)

Figure 1

Media Type	Cost		Change	
	Existing	Proposed	Absolute	Percent
Local	\$2.00	\$2.20	\$0.20	10.0%
LYNX	\$2.00	\$2.20	\$0.20	10.0%
Express (within Mecklenburg County)	\$2.75	\$3.00	\$0.25	9.1%
Express Plus (surrounding counties)	\$4.00	\$4.40	\$0.40	10.0%
STS(ADA)	\$3.20	\$3.50	\$0.30	9.4%
Reverse Commute Express	\$2.00	\$2.20	\$0.20	10.0%
Neighborhood Services	\$0.80	\$0.90	\$0.10	12.5%
People 62 years and up & people with disabilities				
Local	\$1.00	\$1.10	\$0.10	10.0%
LYNX	\$1.00	\$1.10	\$0.10	10.0%
Express	\$1.40	\$1.50	\$0.10	7.1%
Express Plus	\$2.00	\$2.20	\$0.20	10.0%
Youth/Student(grades K-12)				
Local	\$1.00	\$1.10	\$0.10	10.0%
LYNX	\$1.00	\$1.10	\$0.10	10.0%
Express	\$1.40	\$1.50	\$0.10	7.1%
Express Plus	\$2.00	\$2.20	\$0.20	10.0%
Passes				
Weekly Pass*	\$20.00	\$22.55	\$2.55	12.8%
Monthly Pass*	\$80.00	\$88.00	\$8.00	10.0%
Express Monthly Pass*	\$110.00	\$121.00	\$11.00	10.0%
Express Plus Monthly Pass*	\$160.00	\$176.00	\$16.00	10.0%
STS (ADA) Monthly Pass*	\$128.00	\$140.00	\$12.00	9.4%
Senior/ADA Local Monthly Pass*	\$40.00	\$44.00	\$4.00	10.0%
Senior/ADA Express Monthly Pass*	\$55.00	\$60.50	\$5.50	10.0%
Senior/ADA Express Plus Monthly Pass*	\$80.00	\$88.00	\$8.00	10.0%
10 Ride Local Pass**	\$17.00	\$18.70	\$1.70	10.0%
10 Ride Express Pass**	\$23.40	\$25.75	\$2.35	10.0%
10 Ride Express Plus Pass**	\$34.00	\$37.40	\$3.40	10.0%
STS Yellow Tickets(Book of 10)	\$32.00	\$35.00	\$3.00	9.4%
ADA 10 Ride: People 62 years and up & people with disabilities	\$8.50	\$9.35	\$0.85	10.0%
Transfers				
Local/LYNX to Express	\$0.75	\$0.80	\$0.05	6.7%
Local/LYNX to Express Plus	\$2.00	\$2.20	\$0.20	10.0%
Express to Express Plus	\$1.25	\$1.40	\$0.15	12.0%
Community Shuttle to Local/LYNX	\$1.20	\$1.30	\$0.10	8.3%
Community Shuttle to Express	\$1.95	\$2.15	\$0.20	10.3%
Community Shuttle to Express Plus	\$3.20	\$3.50	\$0.30	9.4%
* indicates Unlimited Rides / ** pass already discounted; not available for further discounts				
Proposed Fare Increase				

1. ENTRADA DE PÚBLICO

Según lo prescrito por la política de precio de C.A.T.S., el público es informado de un aumento de la tarifa propuesta y dado la oportunidad de aportar en varias formas incluyendo una audiencia pública

ante la Junta política de C.A.T.S., el MTC. El público debe recibir una notificación por lo menos 30 días antes de la audiencia pública del aumento de tarifa propuesto y por lo menos 90 días antes de cualquier tarifa propuesta aumenta son tomar efecto. Extracto de la política:

Aumentos de la tarifa propuesta se publicará por comentario y revisión pública no menos de 90 días antes de ocurrir los cambios propuestos. Se celebrará una reunión/audiencia pública para escuchar y considerar comentarios no menos de 30 días después del aviso publicado. La audiencia pública para aumento de tarifas deberá seguir el MTC Reglamento de procedimiento sección 7 "Procedimientos para las audiencias públicas".

Un resumen de los comentarios y efectos de los cambios en materia de conservación de la energía, impactos sociales, ambientales y economía se proporcionará a la Comisión Consultiva de servicios de tránsito y la Comisión Metropolitana de tránsito. Los cambios finales se publicarán en C.A.T.S. ingresos operado vehículos, a través de otras vías de comunicación, en el centro de transporte de Charlotte y en otros centros de tránsito de los C.A.T.S. y las estaciones.

El 23 de enero de 2014 C.A.T.S. iniciaron comunicaciones a pilotos y al público en relación con el aumento de la tarifa propuesta programado para ocurrir en 01 de julio de 2014 junto con la oportunidad de hablar en una audiencia pública antes de la Comisión Metropolitana de tránsito (MTC) programado para el 26 de marzo de 2014. Además, los clientes podrán presentar sus observaciones por escrito vía mail o correo electrónico y los comentarios se prestará al MTC por lo menos dos semanas antes de la votación sobre el aumento de la tarifa propuesta. La notificación de avance de la audiencia pública y la sanción propuesta del aumento de tarifa propuesto según lo requerido por las políticas de los C.A.T.S. se cumplieron.

Los C.A.T.S. utilizan varios medio de comunicación para informar a los clientes y el público como:

1. alertas de jinete:
 - a. Mostrar material de impresora en vehículos ingresos en inglés y en español con opciones para otras traducciones a petición.
 - b. Electrónico a través de e-suscripciones
2. Sitio web con la opción de traducción en línea de información vía Google traduce a cualquier idioma.
3. comunicados de prensa
4. anuncios de periódico

Participación en Comité (TSAC) el servicio tránsito.

Además de estas comunicaciones, C.A.T.S. presentan el aumento de la tarifa propuesta para el tránsito servicio Consultivo Comité (TSAC) en sus juntas regularmente programadas del 13 de marzo de 2014. TSAC recibió informes sobre los comentarios del público desde el 26 de marzoth MTC audiencia pública sobre el aumento de la tarifa de FY2015 y una actualización en la tarifa de aumento. TSAC representante

Sr. Scott Jernigan asistió el 23 de abril de 2014 MTC reunión para transmitir recomendaciones y sugerencias del Comité. MTC miembros votaron para incorporar la recomendación principal en el Plan de mitigación.

Comentarios de MTC públicos presentación y notificación.

El siguiente es un resumen de los comentarios de los ciudadanos y residentes, incluyendo éstos a partir del 26 de marzo de 2014 audiencia pública por el aumento de tarifa propuesto de FY15. Nota: El personal ha incluido observaciones presentadas a servicios al cliente de C.A.T.S. antes y después de la audiencia. Antes de la votación de análisis 23 de abril de 2014, miembros del MTC recibieron una presentación y se proporcionaron resúmenes de comentarios públicos sobre la tarifa de precios, tránsito relacionados con cuestiones y respuestas de C.A.T.S.. Además recibieron copias de los comentarios reales y las respuestas para su revisión. Durante el 23 de abril, 2014 reunión, el Presidente de MTC pidió comentarios adicionales del público antes de la votación, pero las hubo siempre.

Comentarios públicos en Resumen actualizan 14 de abril de 2014 Post-MTC audiencia pública.

Comentario de servicios al cliente de ejemplo 1:

Sra. Alba C. Manosalvas envió una carta en español a los servicios de cliente de C.A.T.S. antes de la audiencia. En Resumen ella comentó que ella es una anciana con una rodilla permanentemente lesionada. Sus gastos están constantemente aumentando y ya son caros. Trabaja 7 días que a la semana pero es limitada a 30 horas a la semana. Y ella cree que la mayoría de los residentes son como sus trabajadores de tiempo parcial, que no pueden pagar los aumentos propuestos de Charlotte.

Ejemplo cliente servicios comentario 2:

En 26 de marzo de 2014 un comentario anónimo fue recibido por redactadas como si él o ella estaba hablando en la audiencia pública de atención al cliente. La persona señaló que él o ella es un cliente de largo plazo de los C.A.T.S. y el centro de transporte de Charlotte. Pidieron que los C.A.T.S. reconsideren el aumento de tarifa para STS (servicios de paratransito) amarillo tarjetas y pases. La persona que comentó que STS ofrece menos servicios que en el pasado. Él o ella cree que hay incremento ascenderá a un 20% de los gastos para el cliente promedio que ya está en la ayuda del gobierno. La persona que transmitió que el obstáculo principal para usuarios discapacitados empleo es transporte. En la alternativa a un aumento, él o ella en cambio gustaría ver C.A.T.S. siguen los ejemplos de Estados donde hay mucho descuentos en los pases para los usuarios con discapacidad.

Correo electrónico cliente servicios comentarios Resumen 3: (Véase el documento en el Apéndice C, página 38)

Hubo además varios comentarios de los clientes enviados correo electrónico. Sus comentarios variaron de quejas sobre las condiciones de la tarifa en vehículos caja de operación, en la igualdad de trato, aumento de las tarifas más allá de las tasas inflacionarias, corte C.A.T.S. empleado compensación, el estado de los autobuses y sistemas de a bordo, diseño de rutas, autobuses eludir pasajeros, las actitudes de conductores (positivas y negativas), déficit de ingresos que sistemáticamente exagerados durante

cada período de aumento de tarifa, bajos ingresos e incapacidad de la clase media jinetes para soportar el coste adicional y que los niños de más de 5 no deben ser cargadas las tarifas.

Audiencia pública del MTC en el sitio comentarios: extracto (ver documento en el Apéndice C, página 47)

Doce miembros de los comentarios hechos públicos la tarifa propuesta de oposición aumentan durante el 26 de marzo, audiencia pública 2014. Muchos citaron preocupaciones sobre el impacto de un aumento en menores ingresos dependiente del tránsito jinetes. Varios indicó que están aumentando los costos en los presupuestos familiares para combustible, calor, agua, comida y otras necesidades; Si también aumentan las tarifas de tránsito, será demasiado para presupuestos fijos absorber. Algunos oradores sugirieron formas de aumentar los ingresos sin aumentar las tarifas tales como cajas de comida inoperable la fijación o instó a C.A.T.S. con fuentes alternativas de ingresos. Altavoces también citan preocupaciones sobre cuestiones de servicio al cliente, autobuses y limpieza de jinete y ruta programación de preocupaciones.

Tránsito sistema respuestas a preguntas comunes en los comentarios:

Fuentes alternativas de ingresos: Los C.A.T.S. comenzaron programas de publicidad en-vehículo en ambos vehículos ligeros del carril y ruta en 2011 para compensar el déficit de ingresos. Estas fuentes de ingresos han sido eficaces, pero no tanto como para compensar contribuciones perdidas de fuentes de estado y redujo los ingresos por intereses. (Ver sección de análisis financiero). El personal ha tomado medidas para revisar opciones de ingresos adicionales en un esfuerzo para ayudar a compensar los costos inflacionarios y reducciones en las contribuciones.

Caja tecnología actualización de tarifas: C.A.T.S. se está moviendo en dirección a actualizar todas las cajas de tarifa en los autobuses y agregar equipos en las estaciones de cada tren. La solicitud de propuestas para un nuevo sistema de caja de tarifa está programada para finales de este año. Que sistema se planea incluir código de barras para que aplicación móvil genera entradas de lectura puede utilizarse en el autobús y el carril. Fare sistemas de la caja del tamaño de C.A.T.S. cuestan normalmente en la raba de \$ 7 millones para reemplazar por lo que la inversión debe durar 10-15 años. El sistema actual de caja precio instalado es una instalación de 1998. Una vez que la ciudad toma una decisión, le llevará aproximadamente un año para actualizar todo el sistema. Los C.A.T.S. anticipa una decisión y empezar a disponer de la tecnología instalada en 2015 y finales de 2014. Pero como hay más de 325 autobuses y toda la interconexión que se producen con otro sistema, tarda un tiempo para reemplazar a una flota entera.

STS amarillo tarjetas y pases: Los americanos nos Departamento de transporte (DOT) con regulaciones Disabilities Act (ADA) en 49 C.F.R. sección 37.121 requieren paratransit tarifas comparables a la tarifa para un viaje entre los mismos puntos en el sistema de transporte regular de ruta fija. "Comparables" se definen en las regulaciones DOT ADA en 49 C.F.R. sección 37.131(c) como no más de dos veces la tarifa que se cobraría a una individual pagar tarifa completa para un viaje de longitud similar, en un momento del día, el sistema de ruta fija de la entidad, excluyendo descuentos similar. Comida C.A.T.S. STS y pases tienen un precio inferior a este umbral. En comparación, la mayoría de agencias de transporte comparables y éstos situados en proximidad a Charlotte cobra menos o realmente dos veces su tasa de

tarifa (ver más abajo y el Apéndice C). El propuesto aumento en la tarifa de STS y pases es ligeramente menor que el promedio de 10% (modo) propuesto para la mayoría de las tarifas a partir de año fiscal 2015.

Pasar la tasa de actualización: Después del 26 de marzo de 2014 audiencia pública sobre el propuesto AF 2015 tarifa aumento, personal aumento de precio ajustado el "Weekly Pass" de 12,8% a 10% para caer en línea con la media (modo) tarifa aumentar porcentaje. El "pase semanal" se descuenta precio tipo identificado como un blanco para los esfuerzos de mitigación. Y como personal es intentar redirigir de minorías y bajos ingresos jinetes hacia este tipo de medios de tarifa más económica, fue pensado para ser más equitativa para reducir el aumento de la tarifa propuesta para que coincida con la media (modo) aumento de tarifas. La tabla ajustada aparece a continuación:

Tabla 4 : Ajusta el aumento de tarifa propuesto (después de 26 de marzo de 2014 audiencia pública)

Tipo de medios	Precio actual / pasa	Propuesta tarifas 01 de julio de 2014	Aumento porcentual	Aumento real
LINCE	\$2,00	\$2,20	10.00%	\$0,20
Expresas rutas dentro del Condado de Mecklenburg	\$2,75	\$3,00	9.20%	\$0,25
Rutas Express Plus a condados vecinos	\$4,00	\$4,40	10.00%	\$0,40
STS (servicio de ADA)	\$3,20	\$3,50	9.40%	\$0,30
Viaje inverso Express	\$2,00	\$2,20	10.00%	\$0,20
Servicios del centro de la actividad: la fiebre del oro	GRATIS	GRATIS	N / A	GRATIS
Jinetes de pueblo, Beatties Ford, Eastland, Valle Escondido y otros servicios del barrio	\$0,80	\$0,90	12.50%	\$0,10
Las personas de 62 años y hasta personas con discapacidad, con una tarjeta válida de identificación de tránsito o Medicare. (Local/lince/Express/Express Plus)	\$1.00/\$1.00/\$1.40/\$2.00	\$1.10/\$1.10/\$1.50/\$2.20	10%/10%/7.2%/10%	¢ 10¢ / 10¢ / 10¢/20
Niños de 5 y menores, acompañados por un adulto	GRATIS	GRATIS	N / A	N / A
Jóvenes y estudiantes (grados K-12) con una escuela válida o tránsito ID (niños de 12 años y menores deben ser acompañados por un adulto) (Local/lince/Express/Express Plus)	\$1.00/\$1.00/\$1.40/\$2.00	\$1.10/\$1.10/\$1.50/\$2.20	10%/10%/7.2%/ 10%	10¢ / 10¢/10 ¢ 20 ¢
Pasa				
La semana pasada *	\$20,00	\$22,00	10.00%	\$2,00
Pase mensual *	\$80,00	\$88,00	10.00%	\$8,00
Express mensual pase *	\$110,00	\$121,00	10.00%	\$11,00
Express Plus mensual pase *	\$160,00	\$176,00	10.00%	\$16,00
ADA mes pase *	\$128,00	\$140,00	9.40%	\$12,00
Superior ADA Local mensual pase *	\$40,00	\$44,00	10.00%	\$4,00
Senior/ADA Express Pass mensual *	\$55,00	\$60,50	10.00%	\$5,50
Senior/ADA Express Plus Pass mensual *	\$80,00	\$88,00	10.00%	\$8,00
10-Ride Local pase **	\$17,00	\$18,70	10.00%	\$1,70
10-Ride Express Pass **	\$23,40	\$25,75	10.00%	\$2,35
10-Ride Express Plus pass **	\$34,00	\$37,40	10.00%	\$3,40
STS amarillo entradas (libro 10)	\$32,00	\$35,00	9.40%	\$3,00
ADA 10-Ride personas 62 años para arriba y las personas con discapacidad, con una tarjeta válida de identificación de tránsito o Medicare.	\$8,50	\$9,35	10.00%	\$0,85
LINCE diariamente	\$6,00	\$6,60	10.00%	\$0,60
Transferencias de				

Local/LYNX Express	\$0,75	\$0,80	7.10%	\$0,05
Local/LYNX Plus Express	\$2,00	\$2,20	10.00%	\$0,20
Express a Express Plus	\$1,25	\$1,40	11.80%	\$0,15
De la comunidad traslado a Local/Lince	\$1,20	\$1,30	8.30%	\$0,10
De servicio de comunidad a Exp	\$1,95	\$2,15	10.40%	\$0,20
Comunidad Shuttle Plus Exp	\$3,20	\$3,50	9.40%	\$0,30
De traslado de comunidad a comunidad lanzadera	GRATIS	GRATIS	N / A	N / A
** Pase ya con descuento; no disponible para otros descuentos / * indica paseos ilimitados				

3. TÍTULO VI REQUISITOS Y DIRECTRICES PARA LOS RECEPTORES DE FTA

La administración de tránsito Federal (FTA) proporciona requisitos y directrices para los receptores de FTA subvenciones. El enlace de más abajo resume estos elementos que son específicos al título VI y el análisis de equidad tarifa.

<http://www.fta.dot.gov/documents/FTA Title VI FINAL.pdf>

4. ANÁLISIS

Tabla 5: porcentajes de clientes de bajos ingresos y minorías muestra el porcentaje de clientes de C.A.T.S. en los bajos ingresos / categoría de minoría en la encuesta de satisfacción al cliente 2011 C.A.T.S. junto con los correspondientes porcentajes de Condado de Mecklenburg basado en el censo del 2010 nos.

Tabla 5 : Porcentaje de clientes de bajos ingresos y minorías

CATS Customers	Low-Income	Minority
Bus	20%	68%
LYNX	12%	49%
System wide	27%	75%
County	13%	45%

Los porcentajes no agregue hasta un 100% debido a la relación de superposición puede tener dentro de la base amplia de clientes sistema. Por ejemplo, un cliente puede ser una minoría, pero no en el nivel de bajos ingresos. O un cliente puede ser una minoría y también clasificados como de bajos ingreso. Son dos escenarios que pueden afectar estas cifras: los tamaños de muestra son pequeños cuando están quebradas por la población amplia de sistema, sin embargo proporcional y por lo tanto aumentando el margen de error. La otra es que el 20% de jinetes del lince también viajar en el autobús y durante el muestreo de autobús clientes podrían sido muestreados en el sistema de lince que podría contribuir a algunas diferencias en los porcentajes totales. Desde una perspectiva global, con 75% de los clientes de C.A.T.S. siendo minoría y 27% siendo bajos, que hay un inherente impacto dispar con cualquier aumento de tarifa.

2.0 ANÁLISIS POR SERVICIO POR TIPO DE TARIFA

3.0 13.1.1 SERVICIOS DE AUTOBÚS

El 26 de marzo de 2014 después de la audiencia pública, personal ajustado "pase semanal" propone tarifa aumento de 12,8% (mencionado en la tabla 5 a continuación) al 10%. Ver tabla 4 en la sección de "Opinión pública" para el cambio de tasa ajustada.

Tabla 6: Análisis de Bus por tarifa Media los usos de análisis los datos de encuesta de satisfacción de cliente de C.A.T.S. 2011 para ilustrar el precio actual y la propuesta y el porcentaje de aumentan para los más comúnmente utilizados tipos de tarifa en el sistema de autobuses. Las tres últimas columnas muestran el porcentaje de uso de tipo de tarifa por bajos ingresos, minorías y sistema de categorías amplia. Encuestas a clientes de paso uso indican que 59% de pasajeros de bajos ingresos pagar con dinero en efectivo de la tarifa completa que representa el 12% de los C.A.T.S. del total de clientes. También, 52.9% de las minorías pagar con tarifa completa efectivo que representa el 36% de los clientes totales de C.A.T.S..

El 26 de marzo de 2014 después de la audiencia pública, personal ajustado "pase semanal" propone tarifa aumento de 12,8% (mencionado en la tabla 5 a continuación) al 10%. Ver tabla 4 en la sección de "Opinión pública" para el cambio de tasa ajustada.

Tabla 6 : Análisis de autobuses de tarifa Media

% of Total for Bus	Cost		Change		Usage by Group per Month		
	Existing	Proposed	Absolute	%	Low-Income	Minority	System wide
Full Fare Cash	\$2.00	\$2.20	\$0.20	10.0%	12%	36%	50%
Reduced Fare Cash	\$1.00	\$1.10	\$0.10	10.0%	1%	2%	3%
Roundtrip Pass	\$4.00	\$4.40	\$0.40	10.0%	0%	1%	2%
One Day Pass	\$6.00	\$6.60	\$0.60	10.0%	0%	1%	1%
Weekly Pass	\$20.00	\$22.55	\$2.55	12.8%	4%	14%	19%
10-Ride Local	\$17.00	\$18.70	\$1.70	10.0%	1%	6%	9%
10-Ride Express	\$23.40	\$25.75	\$2.35	10.0%	0%	0%	2%
10-Ride Express Plus	\$34.00	\$37.40	\$3.40	10.0%	0%	0%	1%
Monthly Local	\$80.00	\$88.00	\$8.00	10.0%	1%	5%	8%
Monthly Express	\$110.00	\$121.00	\$11.00	10.0%	0%	2%	3%
Monthly Express Plus	\$160.00	\$176.00	\$16.00	10.0%	0%	0%	1%
Other					0%	1%	1%

Other fare types: Sr. / ADA pass, transfer

Al comparar el uso de los grupos minoritarios de tarifa completa en efectivo de 36% a los clientes de bus total de C.A.T.S. del 68% se parece no ser ningún impacto dispar con el aumento de tarifa propuesto ya que el porcentaje de aumento de tarifa es similar a los otros aumentos propuestos. Cuando que comparaban el uso de los grupos de bajos ingresos de efectivo de la tarifa de 12% a los C.A.T.S. total clientes de autobuses de 50% se parece no ser ningún impacto dispar con el aumento de la tarifa propuesta ya que el aumento de porcentaje tarifa es similar a los otros aumentos propuestos.

1.0 **13.1.2 LINCE
(TREN
LIGERO)
SERVICIOS**

El sistema LYNX es un sistema de prueba de pago y como tal no tiene cajas de tarifa o validadores. Máquinas expendedoras de boletos (TVM) se encuentran en cada estación y emitir billetes en varias denominaciones diferentes. Además, se aceptan todos los pases, con la excepción de las denominaciones 10-ride, en el sistema lince.

El 26 de marzo de 2014 después de la audiencia pública, personal ajustado "pase semanal" propone tarifa aumento de 12,8% (como se menciona en la tabla 6) por debajo de 10%. Ver tabla 4 en la sección de "Opinión pública" para el cambio de tasa ajustada.

Tabla 7 : Análisis de lince por tarifa Media

% del Total para el lince	Costo		Cambio		Uso por parte de grupo al mes		
	Existentes	Propuesto	Absoluta	%	Bajos ingresos	Minoría	Todo el sistema
LINCE precio tipo							
Billete de ida y vuelta	\$4,00	\$4,40	\$0,40	10.0%	3%	12%	25%
La semana pasada	\$20,00	\$22,55	\$2,55	12.8%	2%	13%	21%
Local mensual	\$80,00	\$88,00	\$8,00	10.0%	1%	6%	39g
Mensual Plus Express	\$160,00	\$176,00	\$16,00	10.0%	0%	3%	12%
Boleto de un viaje	\$2,00	\$2,20	\$0,20	10.0%	4%	7%	11%
Billete de un día	\$6,00	\$6,60	\$0,60	10.0%	1%	3%	5%
Mensual Express	\$110,00	\$121,00	\$11,00	10.0%	0%	2%	5%
Otros					1%	1%	3%

Otros tipos de tarifa: Sor/ADA, jóvenes estudiantes, REG Exp, ampliar las transferencias

El 26 de marzo de 2014 después de la audiencia pública, personal ajustado "pase semanal" propone tarifa aumento de 12,8% (como se menciona en la tabla 6) por debajo de 10%. Ver tabla 4 en la sección de "Opinión pública" para el cambio de tasa ajustada.

Tabla 7: Análisis de lince por tarifa Media refleja el uso del tipo de pago por los clientes de lince con las tres últimas columnas mostrando el porcentaje de uso de tipo de tarifa por bajos ingresos, minorías y sistema de categorías amplia. El grupo de bajos ingresos utiliza el paseo uno más en el cuatro por ciento (4%) mientras que la minoría utiliza el pase semanal más en el trece por ciento (13%). Estas tasas de uso están significativamente por debajo de la población de lince de los jinetes de bajos ingresos y minoritarias en el 12% y 49% respectivamente y no refleja impacto dispar.

2.0 INFORMACIÓN DE CLIENTE DEPENDIENTE DE TRÁNSITO

	Uso por parte de grupo al mes		
	Bajos ingresos	Minoría	Todo el sistema
Ninguna licencia válida de	69%	53%	47%

Tabla 8 : Los clientes dependientes de tránsito

Basado en las últimas encuestas del cliente que incluía una pregunta preguntando sobre el número de clientes sin licencia de conducir válida, el 47% de los clientes de los C.A.T.S. no tienen licencia de

conducir válida. Cuando desglosadas por bajos ingresos y minorías el porcentaje sin una licencia válida de 69% y 53% respectivamente, lo que indica que una mayor parte de estos clientes son dependientes en el transporte público.

3.0 ANÁLISIS FINANCIERO

Desde la última tarifa aumentar FY2013, C.A.T.S. ha tomado esfuerzos para incrementar otras fuentes de ingresos. Un programa de ingresos complementarios por publicidad se inició en 2011 que vende anuncios en la flota de ingresos de los C.A.T.S.. Esta fuente de ingresos se proyecta para generar \$1.400.000 en FY14 pero otras fuentes de ingresos han experimentado descensos. El programa de asistencia de mantenimiento de estado NC experimentó una reducción de 9% en los últimos años compensar aumentos en ingresos publicitarios. Además, menores tasas de interés sobre las inversiones han reducido los ingresos por intereses. Gastos relacionados con aumentos de salarios de varios años de trabajo sindicalizados negociado de operación, aumenta el precio del combustible y aumento de precio de vendedor normal se proyecta para superar los ingresos operativos totales por \$ 2,8 millones. Se describe a continuación es información más detallada sobre los controladores de ingresos y gastos para el presupuesto FY2015 y aumento de la tarifa propuesta.

FY2015 Brecha de ingresos proyectados	
FY2015 Gastos de funcionamiento proyectados	\$114,200,000
Ingresos De Fy2015 proyectado (sin incremento de precio)	\$111,400,000
BRECHA de ingresos	(\$2.800.000)

Clave de costo Drivers	Cambiar de FY2014 a FY2015 (en millones)
Combustible	\$ 320.000
Utilidades	\$ 120.000
Servicios personales	\$2.100.000
Seguro de riesgo	\$ 320.000
Total	\$2.860.000

Ingresos:

- aumento de 3% en el mantenimiento del esfuerzo de la ciudad de Charlotte, Condado de Mecklenburg y el pueblo de Huntersville, que asciende a \$574.720.

- Los ingresos fiscales de ventas refleja un crecimiento anual de 3.5%, pero no aún no cuenta para el crecimiento anticipado debido al estado legislativo de 2013 cambios en la extensión del impuesto sobre las ventas base que asciende a \$ 2,5 millones.
- Financiación estatal de programa de asistencia de mantenimiento permanecerá plana para FY2015 que representa una caída del 9% de FY2012.

Gastos:

- Gastos de servicios personales (trabajo) de \$ 81 millones representa el 71% del presupuesto para el funcionamiento de los C.A.T.S.. Factores

que afectan estos costos incluyen:

- Recientes negociaciones laborales resultaron en cambios en el contrato de operador de autobús para FY2015 incluyendo:
 - 2,5% para los aumentos salariales
 - Día adicional personal (de 3 a 4)
 - 60% de cuota de seguro de vida (hasta del 50%)
 - aumentar el 3% del seguro médico (\$25 por mes por empleado)
 - Hipótesis de remuneración para empleados de la ciudad será consistentes con las recomendaciones de la ciudad;
- Incremento previsto de 10% en la cuota del empleador de los costos de beneficios de salud de la ciudad. Esto representa un aumento anual de \$636 por empleado de la ciudad.
- Costos de combustible representan el 11% (\$ 12 millones) del presupuesto operativo.
- se ha presupuestado 2% aumento de galones/año; de \$3,20 por galón en FY2014 a \$3,27 en FY2015. Anticipar la adquisición de 3,4 millones de galones
- Seguro riesgo costo total en FY2015 de \$ 3,8 millones. Esto representa un incremento total del 9% (\$318.996) frente a FY2014.
- Gastos de inventario se estima en \$ 4,4 millones que es el 4% del presupuesto operativo.

El efecto neto de estos cambios de ingresos y gastos proyectado para FY2015 es una brecha de ingresos de \$ 2,8 millones. El aumento de la tarifa propuesta de .20 centavos se proyecta para generar \$ 2,8 millones en las tarifas de pasajeros después de tomar en efecto cualquier gota en ridership precipitada por el aumento de la tarifa.

Para eliminar un aumento de tarifa o decretar un aumento de tarifa menor que se necesitaría una gota correspondiente en los niveles de servicio. Tabla 9: Precio aumento y reducción de servicio ilustra la reducción de niveles de servicio requeridos en diferentes tarifa aumentar cantidades o si no es aprobado incremento de precio. Esta información fue incluido en la presentación de la audiencia pública y disponible en el sitio web de C.A.T.S. antes de la audiencia pública.

4.0 IMPACTO DE LA REDUCCIÓN DE SERVICIO

FY2015 Precio Base Aumento de la	Previsto Ingresos (Millones)	Requiere reducción de la Nivel de servicio actual
Ningún aumento	-0-	horas 26.354
10 centavos	\$1,6	horas 11.099
15 céntimos	\$2,2	5.529 horas
20 centavos	\$2,8	0 horas

Tabla 9 : Aumento de la tarifa y la reducción de servicio

Una reducción de servicios tendría un impacto negativo en todos los jinetes de minorías y bajos ingresos clientes experimentar un impacto negativo significativo debido a la reducción en la frecuencia, eliminación de algunas áreas de servicio o rutas y que el 47% de los clientes son dependientes del tránsito.

Otras alternativas que no sean reducciones de servicio podrían incluir:

Ajustes de mano de obra, sin embargo, los C.A.T.S. ha mantenido un nivel bastante constante de empleados desde instituir despidos en FY2009. Así cualquier reducción adicional tendría un impacto negativo en la prestación de servicios.

Servicios de reducción – reducción de servicio además de afectar a los clientes podrían incrementar los costos de los C.A.T.S. y reducir una fuente de ingresos:

Reducción de flota – reducción del servicio se traduce en una reducción de la flota que podría requerir C.A.T.S. para devolver el FTA y NCDOT para la venta de un activo antes de alcanzar su vida útil que pone más cargas sobre el presupuesto.

Horas de servicio, reducción de servicio reduciría la asignación de fondos federales de la fórmula y fondos de asistencia de mantenimiento NCDOT estado reduciendo los fondos de ingresos disponibles para mantener los servicios.

Servicio de ADA – dependiendo del tipo de reducciones de servicio implementado que podría desencadenar una reducción en el servicio disponible para clientes de ADA a través de la STS.

5.0 ESFUERZOS DE MITIGACIÓN DE AUMENTO DE LA TARIFA ANTERIOR

6.0 IMPACTO DE LA REDUCCIÓN DE SERVICIO

FY2015 Precio Base Aumento de la	Previsto Ingresos (Millones)	Requiere reducción de la Nivel de servicio actual
Ningún aumento	-0-	horas 26.354
10 centavos	\$1,6	horas 11.099
15 céntimos	\$2,2	5.529 horas
20 centavos	\$2,8	0 horas

Tabla 9 : Aumento de la tarifa y la reducción de servicio

Una reducción de servicios tendría un impacto negativo en todos los jinetes de minorías y bajos ingresos clientes experimentar un impacto negativo significativo debido a la reducción en la frecuencia, eliminación de algunas áreas de servicio o rutas y que el 47% de los clientes son dependientes del tránsito.

Otras alternativas que no sean reducciones de servicio podrían incluir:

Ajustes de mano de obra, sin embargo, los C.A.T.S. ha mantenido un nivel bastante constante de empleados desde instituir despidos en FY2009. Así cualquier reducción adicional tendría un impacto negativo en la prestación de servicios.

Servicios de reducción – reducción de servicio además de afectar a los clientes podrían incrementar los costos de los C.A.T.S. y reducir una fuente de ingresos:

Reducción de flota – reducción del servicio se traduce en una reducción de la flota que podría requerir C.A.T.S. para devolver el FTA y NCDOT para la venta de un activo antes de alcanzar su vida útil que pone más cargas sobre el presupuesto.

Horas de servicio, reducción de servicio reduciría la asignación de fondos federales de la fórmula y fondos de asistencia de mantenimiento NCDOT estado reduciendo los fondos de ingresos disponibles para mantener los servicios.

Servicio de ADA – dependiendo del tipo de reducciones de servicio implementado que podría desencadenar una reducción en el servicio disponible para clientes de ADA a través de la STS.

7.0 ESFUERZOS DE MITIGACIÓN DE AUMENTO DE LA TARIFA ANTERIOR

A partir de FY2013 C.A.T.S. había realizado comunicaciones sobre los beneficios de la semana y otro uso ilimitado pasa al público incluyendo la minoría y clientes de bajos ingresos. Esto fue hecha como parte de los esfuerzos de mitigación descritos en el personal de análisis de la equidad de tarifas en FY2012. Ilustra a continuación son algunas del creativo material distribuido y el lugar de colocación para los medios de comunicación.

YOUR RIDE IS HERE

**Ride More.
PAY LESS.**

Weekly
OCT 8 - OCT 14, 2013
704-336-RIDE (7433) • www.ridetransit.org

Everyone is looking to save money these days and CATS is here to help. With a weekly pass, you have unlimited rides throughout the entire week. **The more you ride, the less you pay.**

10 RIDES	12 RIDES
\$2.00 per ride	\$1.66 per ride
14 RIDES	16 RIDES
\$1.42 per ride	\$1.25 per ride

CATS weekly passes are valid Sunday - Saturday and provide unlimited rides during the week. Pass valid on CATS and LYNX services. Pick one up today for only \$20.

CATS
704-336-RIDE (7433)
WWW.RIDETRANSIT.ORG

Colgante jinetes alerta dentro de cada vehículo

Autobús y tren ligero Exterior Ad

Español versión de colgar pilotos alerta dentro de cada vehículo

YOUR RIDE IS HERE

**Realice más viajes.
Pague menos.**



Todos quieren ahorrar dinero en la actualidad y CATS está para ayudarlo. Con un pase semanal, usted tendrá viajes ilimitados durante toda la semana. **Cuantos más viajes realice, pagará menos.**



\$2.00
por viaje



\$1.66
por viaje



\$1.42
por viaje



\$1.25
por viaje

Los pases semanales de CATS son válidos de domingo a sábado y ofrecen viajes ilimitados durante la semana. Pase válido en los servicios de CATS y LVNX. Compre uno hoy por solo \$20.



704-336-RIDE (7433)
WWW.RIDETRANSIT.ORG

- **MEDIDAS DE MITIGACIÓN**

El análisis indica que en el nivel de tipo de medios de comunicación (pasa, cobrar las tarifas, etc.) que el cambio de tarifa propuesto se ha aplicado equitativamente a través de todos los tipos de tarifas y servicios. Pero desde una perspectiva global, con 75% de los cliente de C.A.T.S. siendo minoría y 27% son bajos, hay un inherente impacto dispar y carga desproporcionada con cualquier aumento de tarifa. Mayor proporción de estos grupos cuando se encuestó a paseo en y muestran dependencia de tránsito para los servicios de C.A.T.S. que residen (censo) en el área de servicios.

Para mitigar el impacto dispar inherente identificado a nivel mundial, los C.A.T.S. ya ofrece varias vías para mitigar el efecto con los medios de la tarifa con descuento o a través de características inherentes a los medios de comunicación pase a ofrecer descuentos de uso. Estos incluyen:

- Todas las pasadas 10 paseo se descuentan 15%
- Pase semanal precio en 28% (pase de 7 días con un precio a un precio de 5 días). El 26/03/14 audiencia pública de correos, este tipo de tarifa se redujo por el personal de 12.8% a la media (modo) aumento de la tarifa del 10%.
- Pases semanales, mensuales y un día tienen la característica de paseo ilimitado que permite menor precio por viaje basada en el uso del cliente.
- Descuentos por volumen
 - Hasta un 20% de descuento para empresas que participan en el programa de Coordinador de transporte empleado.
 - Hasta un 25% sin fines de lucro donde el 80% de sus clientes o por debajo del nivel de pobreza.

Para reducir aún más el inherente impacto dispar C.A.T.S. continuará rastrear el uso de pases y continuar ejecutar campañas de marketing en los próximos dos años para continuar educando a los clientes sobre los beneficios de la semana y pasa otro uso ilimitado. La campaña llegará a determinados segmentos de mercado de bajos ingresos y clientes minoritarios. Anuncios se colocarán en las siguientes áreas:

1. colgante alerta de jinetes en todos los autobuses y trenes.
2. en las tarjetas de anuncios interiores dentro de todos los autobuses y trenes (informe del jinete)
3. en refugios en el centro de tránsito y uptown refugios donde el 80% de la transferencia de nuestro cliente
4. publicidad exterior en la parte delantera de los autobuses
5. ad de la Página Web de C.A.T.S.,
6. ferias de transporte

7. anuncios de cartel junto a C.A.T.S. principal pasaran punto de venta en el centro de tránsito.

- **RECOMENDACIONES DE MITIGACIÓN DEL PERSONAL DE LOS DERECHOS CIVILES (ADOPTADAS)**

Orientación del TLC título VI Circular está diseñado para producir esfuerzos de mitigación con resultados significativos para la población bajo ingresos y minorías. Personal cree que los esfuerzos de mitigación propuestos anteriormente son un suficiente punto de partida para continuar los esfuerzos de los C.A.T.S.. Y sistemas para medir resultados tendrán que ser positivo ponen en marcha medidas adicionales pueden ser necesario. C.A.T.S. se propone continuar su campaña de publicidad para resaltar los tipos de pase más económicos para la consideración de minorías y comunidades de bajos ingresos. Pero el personal también necesitará medir activamente el uso de estos medios de tarifa durante la siguiente tarifa período de aumento, cómo anuncios están diseñados para los grupos destinatarios y cómo se produce la difusión informar a los grupos acerca de las opciones más económicas.

Así, los C.A.T.S. ya está suministrando pases de transporte volumen descuento a más de 150 organizaciones sin fines de lucro (ver lista en el Apéndice D) cuya clientela está en o por debajo del 80% del umbral de pobreza. Miles de unidades de media tarifa (pases de distintos tipos) vienen anualmente a estas organizaciones. Una lista de estas organizaciones aparece en la Página Web de C.A.T.S. y está disponible a ciudadanos que tengan dificultades económicas. Estas organizaciones deben proveer una copia de la carta exenta de impuestos 501 para calificar para los descuentos. Como estas organizaciones ya están conectadas a estas comunidades, el personal cree otra ruta para garantizar resultados significativos es centrarse en los programas sin fines de lucro que participan en esta iniciativa de tarifa con descuento. Personal debe comenzar a los esfuerzos de las organizaciones no lucrativas reciben tarifas con descuento para alcanzar los estándares para sus programas y datos específicos de la investigación. El objetivo será perfeccionar la iniciativa pase de descuento por encontrar mejores métodos a través de estas organizaciones que asisten a las comunidades que servimos.

Personal ya ha comenzado a revisar el número total de agencias de recepción de pases, el nombre de las organizaciones y cómo muchos descuentos en los pases se entregan anualmente. Los próximos pasos deben ser ponerse en contacto con:

- Actualmente participan las organizaciones se familiaricen con sus estándares, sirve el tipo de poblaciones, el tamaño de las poblaciones que sirven y criterios de cómo se distribuyen los pases.
- Organizaciones sin fines de lucro no participantes para informarles sobre el descuento pasan a programa y sus beneficios a su clientela (de bajos ingresos y minorías)
- Ambos, para sondearlos existan carencias entre disponibilidad de pases, la necesidad de ingresos y conseguir reunirán sus evaluaciones de primera línea sobre cómo abordar las brechas.
- Perfeccionar las normas, revisar y crear las mejores prácticas para las agencias participantes a seguir en su intento de obtener los pases a los más necesitados.

Los resultados y extensión de medidas de mitigación durante el período de aumento de tarifa propuesto deben ser revisados periódicamente por el personal. Como registrar la magnitud de los esfuerzos, la publicidad venta aumenta y disminuye en los tipos de medios de tarifa más económicos, investigar y refinar el proceso de pase con descuento para asistir mejor a las comunidades de destino y finalmente tomando pasos adicionales mitad del chorro los esfuerzos de mitigación propuesta resultara inferior al óptimo. Estas recomendaciones se incorporaron a la aprobación del MTC de este análisis.

- **RECOMENDACIONES DE MITIGACIÓN TSAC (ADOPTADAS)**

En el 23 de abril de 2014 MTC de encuentro, tránsito servicios de Advisory Comité congresista Sr. Scott Jernigan recomienda crear un crédito para un solo viaje pase opción en el centro de transporte de Charlotte (CTC). Esta recomendación fue incorporada en la adopción del MTC del análisis. Si patrones presentan un pase válido solo paseo en billete CTC o mostradores de servicios al cliente obtendrían crédito por el importe de la compra para la compra de un medio más económico de precio tal tipo son diario pase, pase de 10 viajes, pase semanal o mensual. Un pase válido paseo solo incluiría un cierto límite de tiempo, es decir, mismo día o C.A.T.S. restricción de tiempo de transferencia. Sr. Jernigan también pidió que el personal considere (en algún momento futuro) creando un mapa de C.A.T.S. servicios área en particular de la zona uptown localizar las ubicaciones de sin fines de lucro recibir descuentos por volumen y sus horas y la información de contacto.

- **MTC (TABLERO) TARIFA EQUIDAD ANÁLISIS ADOPCIÓN**

El 23 de abril de 2014, el MTC aprobó este análisis de equidad FY2015 tarifa incluyendo la entrada de C.A.T.S. que co-produjo el análisis, las recomendaciones del personal de los derechos civiles de C.A.T.S., Comité Asesor de servicios de tránsito (TSAC) representante Sr. Scott Jernigan, de personal Marketing y relaciones públicas y una reducción en el "Weekly Pass" propone aumentar a 10%.

- **MTC APRUEBA EL AUMENTO DE TARIFA FY15.**

El 23 de abril de 2014, el MTC aprobó este aumento de tarifa FY2015 que entren en vigor el 01 de julio de 2014. Véase la siguiente notificación.

<http://charmeck.org/City/Charlotte/Cats/Fares/pages/Fair-Increase-public-hearing.aspx>

APÉNDICE A: MTC TARIFA POLÍTICA

Tema/Título: Número de póliza de **política tarifaria : MTC-02**

Aprobado por: fecha de Comisión de tránsito metropolitana aprobado: 23 de febrero de 2011
División responsable: operaciones de C.A.T.S. Número de página: 19 de 30

Propósito

Esta política tarifaria pretende describir la estructura de precio de C.A.T.S. en relación con diferentes tipos de servicios de tránsito y tarifas medios ofrecidos. Cuestiones de política de tarifas afectan todos los aspectos de transporte público y decisiones relacionadas con la comida tienen enormes efectos sobre el número de pasajeros, ingresos, la cantidad de servicio que puede ofrecerse y percepciones de la comunidad de transporte público.

Un modesto aumento en los niveles de tarifa recomienda cada dos años para asegurar que los ingresos de la tarifa mantienen el ritmo de la inflación y reflejan una contribución cuota de Feria por los jinetes a los costos de operar un sistema de tránsito.

Los elementos de la política de tarifas presentados en este documento ofrecen una guía para las decisiones relacionadas con la comida en el contexto de cumplir con la misión del sistema de tránsito, proteger el interés público y apoyo a las políticas financieras adoptadas por el MTC.

Objetivos

- ◆ Fomentar el número de pasajeros precios transporte asequible para todos los segmentos de la población del Condado de Mecklenburg, especialmente aquellos cuyas opciones de movilidad son limitadas.
- ◆ Establecer una estructura tarifaria que es simple y fácilmente comprensible por los jinetes actuales y potenciales.
- ◆ Proporcionar medios de tarifa que maximiza la comodidad de pagar las tarifas.
- ◆ Precio de diferentes tipos y niveles de servicio equitativamente.
- ◆ Conocer las políticas financieras impuestas por coeficiente de funcionamiento mínimo del 20 por ciento, con el objetivo a largo plazo de tener ingresos de operación cubren una proporción creciente del gasto programa operativo.

Elementos

Tarifa base

La tarifa base efectivo para el servicio local de autobuses será a un nivel que es razonablemente asequible para los jinetes y que representan una parte equitativa de los costos de servicios de tránsito. Servicios de paradas limitadas que cubren principalmente el mismo territorio geográfico también cobran las tarifas locales de base.

•

Express Bus tarifa

Servicio de autobús Express se ofertarán a un precio premium, en reconocimiento a la mayores velocidades de recorrido más largos de viaje promedio y servicios pasajero adicional ofrecidos por dicho servicio. Se mantendrá la tarifa de autobús expreso de rutas dentro del Condado de Mecklenburg en aproximadamente el 40 por ciento mayor que el precio de efectivo base redondeado a la más cercana de la lógica dólares y centavos. Clientes Express pueden transferir al servicio local sin costo adicional.

Tarifa de autobús expreso regional

Servicio de autobús expreso regional para las rutas que se extienden más allá del Condado de Mecklenburg se mantendrá a un nivel dos veces la tarifa base efectivo,

mucho más largos de viaje promedio y el hecho de que el impuesto de ventas dedicado no es aplicado fuera del condado. Clientes de autobús expreso regional pueden transferir al local u otro servicio expreso sin costo adicional.

Las políticas financieras adoptadas de C.A.T.S. requieren reembolsos de unidades gubernamentales fuera del Condado de Mecklenburg para prestación de servicios en esas áreas.

Tarifas de viaje inverso

Los C.A.T.S. deberán aplicar la tarifa base local para reversa-viaje servicio expreso para utilizar la capacidad disponible sin costo operativo adicional significativa y prestar el más amplio objetivo social de ofrecer la oportunidad de acceder a empleos suburbanos a un costo razonable. Hasta el mediodía, los clientes que viajan saliente en autobuses expresos expresos y regionales se cobrará la tarifa en efectivo base local. Después del mediodía, los clientes que viajan entrantes en autobuses expresos expresos y regionales se cobrará la tarifa en efectivo base local. Clientes de viaje inverso pueden transferir al servicio local sin costo adicional.

Tarifas de traslado de comunidad

Una tarifa de servicio de traslado de comunidad será más baja que la tarifa base en el reconocimiento de las longitudes más cortas de viaje en estos servicios y los diferentes roles de estas lanzaderas como alimentadores de las rutas locales y como medio de movilidad a nivel de barrio. Al transferir a un autobús local o expreso, los clientes deberán pagar un cargo adicional igual a la diferencia entre la tarifa de transporte y el servicio a que están transfiriendo.

Tarifas centro de empleo y actividad

Donde el servicio de transporte funciona en los centros de empleo y actividad con los C.A.T.S. compartir la responsabilidad de financiación con grupos empresariales, gobiernos locales u otras entidades, las tarifas se fijará basadas en mutuo acuerdo entre los socios financiamiento sobre una base caso por caso. Además, los C.A.T.S. tendrá discreción para suspender temporalmente el cobro de las tarifas para toda o una parte del sistema de transporte público en respuesta a preocupaciones de seguridad, emergencias o necesidades operacionales.

Tarifas para servicios de eventos especiales

Donde se implementa servicio de eventos especiales para eventos deportivos o actividades similares, las tarifas serán por conjunto de C.A.T.S. sobre una base caso por caso.

Precios de camioneta

Vanpool tarifas se basará en parte en las millas de ida y vuelta, con tarifas más altas asociadas con longitudes más largas de viaje. Además, una tarifa plana mensual se aplicará en base a tamaño de van. Vanpool tarifas se fijará en reconocimiento a la mayor velocidad de viaje, más largos de viaje promedio y los servicios de pasajeros adicionales ofrecidos por dicho servicio.

Tránsito ligero del carril

Comidas ligeras del carril deberán coincidir con la tarifa de autobuses locales, en reconocimiento de la semejanza en longitudes de viaje, la conveniencia de atraer a tantos pilotos como sea posible al sistema, y la disponibilidad de un carril bus de transferencia en muchos casos donde la red de autobuses de ruta fija proporciona servicio del alimentador para tren ligero.

- ◆ Histórico servicio de Trolley comparte muchas características de operación con tren ligero. Para proporcionar las operaciones sin fisuras con el carril ligero, la tarifa del servicio de tranvía histórico deberá coincidir con tarifa de tren ligero.

- ◆ Commuter Rail/Bus Rapid Transit las tarifas se establecerán antes de la iniciación del nuevo servicio.

- ◆ Las transferencias estarán disponibles gratuitamente excepto en menos costoso a los servicios más caros (e.g., autobús local para expresar autobús). El costo de las transferencias a los servicios a un precio mayor será la diferencia en las tarifas. Las transferencias son válidas por hasta 90 minutos de emisión.

Traslados gratuitos en el mismo sentido de la marcha se ofrecerá servicio de autobuses y servicio de tránsito del carril de la luz y carro histórico.

Tarifas con descuento

Tarifas con descuento estará disponible para la tercera edad, pasajeros con discapacidades, los estudiantes a través de la high School secundaria y niños de 12 años y más joven. Identificación correspondiente se exigirá para tarifas con descuento. La tarifa para pasajeros senior (edad 62 y más) y pasajeros con discapacidad serán 50 por ciento de la tarifa en efectivo para el montar a caballo del servicio redondeado a la más cercana de la lógica dólares y centavos. La tarifa para los estudiantes de secundaria y niños de 12 años y más joven será el 50 por ciento

de la tarifa en efectivo para el montar a caballo del servicio. Los niños de 5 años y más jóvenes o menores de 46 pulgadas de altura no deberán pagar una tarifa.

Pasa

Pases mensuales serán un precio el equivalente de 40 viajes solos para pases locales y express. Pasa siete días/semana se fijará en el equivalente de 10 viajes solos.

Los pases de 10 viajes para todo tipo de servicio de STS no serán un precio un 15% de descuento del costo de 10 paseos individuales.

Las tarifas de servicios de transporte especial

Servicios de transporte especial (STS) proporciona servicios de los americanos con discapacidades Act (ADA). Las regulaciones federales permiten una tarifa de no más de dos veces la tarifa de autobús local, pero C.A.T.S. históricamente ha acusado a menos que el máximo permitido. Las tarifas de STS son todo prepagas a través de boleto de un viaje de diez libros o un pase mensual de uso ilimitado. Pases mensuales de STS pueden utilizarse en servicios no STS en el cual la tarifa es igual o inferior a la tarifa de STS.

Descuentos ventas

Ventas pueden ofrecerse descuentos 1) para las organizaciones que venden pases en el volumen y 2) para proporcionar las organizaciones sin fines de lucro con precios reducidos en los pases para sus clientes que están en o por debajo del nivel federal de pobreza.

Política de ajuste de tarifa

Un aumento de o \$0,25 o el promedio de inflación de 2 años (cualquiera es mayor) se recomienda para la tarifa base en efectivo cada dos años. Los efectos de los aumentos de la tarifa prevista son asegurar que los ingresos de la tarifa mantienen el ritmo de la inflación, para reflejar una contribución cuota de Feria por los jinetes a los costos de operar un sistema de tránsito y mayordomía sabia práctica de los fondos públicos generados por el impuesto de ventas dedicado. Esto no impide el MTC aprobando ajustes de tarifas en otros tiempos para compensar aumentos inusuales, incontrolables en costos, aumentos del coste de combustible por ejemplo muy significativo de operación.

Las tarifas para todos los demás servicios se ajustará para mantener su relación a la tarifa base en efectivo como se describe en esta política.

Debido al mayor costo por pasajero de funcionamiento servicio de ADA y la extensión de este servicio todo el condado, las tarifas para los servicios operados por STS deberán aumentar por dos veces la cantidad de aumentos de tarifa de autobús local. Por ejemplo, si el autobús local tarifas aumento por \$0,10, el aumento de STS será \$0,20.

Aumentos de tarifas propuestas se incluirán en el programa de operación de tránsito, que debe ser aprobado por el MTC. Después de la aprobación del programa de operación de tránsito, se actualizarán las tarifas vigentes como adjunto a esta política. En circunstancias inusuales, aumentos de precio pueden ser autorizados por el MTC fuera el calendario anual del programa de operación de tránsito.

PROGRAMA DE AJUSTE DE TARIFA

Políticas de tarifas por tipo de tarifa y las tarifas vigentes a partir del 01 de julio de 2010

Información proporcionada en este accesorio se actualizará para reflejar los cambios de tarifa actual.

Tipo de servicio	Tarifa actual	Ajustes propuestos
Autobuses, tren ligero, carro histórico, servicios express viaje inverso	\$ 1,75	\$ 0,25 o el promedio de inflación de 2 años, cualquiera que sea mayor, cada dos años
Expresas rutas dentro del Condado de Mecklenburg	\$ 2,40	40 por ciento mayor que la tarifa de autobús local
Regional Express * rutas de condados vecinos	\$ 3,50	Dos veces la tarifa de autobús local
Servicios del centro de la actividad: la fiebre del oro	Gratis	Precio determinado por mutuo acuerdo con la organización de asociación
Servicio de traslado de comunidad	\$ 0,70	40 a 50 por ciento de la tarifa de autobús local
Autobuses, tren ligero y carro histórico Pase All-Day	\$ 5,25	A un precio equivalente a 3 paseos unidireccionales
Servicio de camioneta minivan 7 pasajeros van de 15 pasajeros	\$278,51 por mes plus \$ 0,12 por milla \$367,75 por mes plus \$ 0,20 por milla	Aumento por un porcentaje basado en incremento de porcentaje de servicio local
Commuter rail/bus rápido tránsito	N / A	Si se aplican, los precios para determinar
Personas de 62 años y los pasajeros con discapacidad, con tarjeta de ID de tránsito o Medicare	Autobús local \$ 0,85 y carril ligero Autobús expreso \$ 1,20 \$ 1,75 express Plus *	50 por ciento de la tarifa del servicio excluyendo los STS y camioneta
Los estudiantes K-12 escuela curso válido o identificación de tránsito 6:00 a 16:30	Autobús local \$ 0,85 y carril ligero Autobús expreso \$ 1,20	50 por ciento de la tarifa del servicio excluyendo los STS y camioneta

	\$ 1,75 express Plus *	
Niños de 5 años y más jóvenes o niños 46" altura o menos (acompañados por un adulto)	Gratis	
STS (servicio de ADA) Entradas STS amarillo No - STS ADA rosa entradas	\$ 2,80 \$28,00 (libro 10) \$ 8,50 (libro 10)	Valorado en hasta dos veces el de la tarifa de autobús local
Pases mensuales	Local \$ 70,00 Express \$ 93,00 \$112,00 STS (servicio de ADA) \$140,00 express Plus *	Precio al costo equivalente de 40 viajes solas
Pases mensuales de Senior/ADA	Local \$35,00 Express \$46,50 \$70,00 express Plus *	La mitad del precio mensual para el servicio de
Paso 10-Ride	Local \$15,00 Express \$20,00 \$30,00 express Plus *	Pass es válido en el bus sólo
Semanario local pasa (viajes ilimitados)	Local \$17,50	Precio al costo equivalente de 10 viajes solos
Tarifas para servicios de eventos especiales		Set de C.A.T.S. sobre una base caso por caso

* Regional Express es identificado como "Express Plus" sobre los C.A.T.S. tarifa media.

- **APÉNDICE B: PROCESO PÚBLICO PARA EL CAMBIO DE TARIFA Y SERVICIO**



CHARLOTTE

Tema/Título: No de procedimiento:

Proceso público de tarifa y servicio cambio C.A.T.S. MC01 cambios en el servicio

Revisión previa: Revisión fecha:

20 de octubre de 2009 20 de enero de 2010



Carolyn flores

Presidente Ejecutivo y Director de transporte público

PROPÓSITO

Para el público está involucrado y consciente de reducciones significativas de la ruta o eliminaciones, cambios de tarifas y cambios en todo el sistema.

PROCEDIMIENTOS

Recorrido reducciones o eliminaciones de ruta

Planes para la eliminación de una ruta o la reestructuración de una ruta que afectará a más del 25% de pasajeros de la ruta o el 25% de millas de la ruta serán publicados a través de corredores alertas y publicados en vehículos de ingresos y a través de otros lugares de tránsito 60 días antes de aplicación.

Comentarios serán considerados en lo que respecta a los impactos en la conservación de la energía, economía, ambiental y social por el Comité Consultivo de servicios de tránsito y los cambios final será comunicada a través de corredores alertas y publicada en vehículos de ingresos, en el centro de transporte de Charlotte y otras de C.A.T.S. tránsito centros y estaciones.

Importante todo el sistema de servicio o cambios de tarifa

Reducciones de servicio propuestas que afectarán a 25% de pasajeros en todo el sistema o el 25% de millas de ruta se publicará por comentario y revisión

pública no menos de 90 días antes de ocurrir los cambios propuestos. Se celebrará una reunión/audiencia pública para escuchar y considerar comentarios no menos de 30 días después del aviso publicado.

Aumentos de la tarifa propuesta se publicará por comentario y revisión pública no menos de 90 días antes de ocurrir los cambios propuestos. Se celebrará una reunión/audiencia pública para escuchar y considerar comentarios no menos de 30 días después del aviso publicado. La audiencia pública para aumento de tarifas deberá seguir el MTC Reglamento de procedimiento sección 7 "Procedimientos para las audiencias públicas".

Un resumen de los comentarios y efectos de los cambios en materia de conservación de la energía, impactos sociales, ambientales y economía se proporcionará a la Comisión Consultiva de servicios de tránsito y la Comisión Metropolitana de tránsito. Los cambios finales se publicarán en C.A.T.S. ingresos operado vehículos, a través de otras vías de comunicación, en el centro de transporte de Charlotte y en otros centros de tránsito de los C.A.T.S. y las estaciones.

Resumen de los cambios

2.1 primer párrafo:

Título cambiado de "Significativa ruta reducciones o ruta eliminaciones" a "Ruta de las reducciones o ruta eliminaciones"

Agregado "o el 25% de millas de la ruta"

Cambiado "será publicado en los periódicos locales y publicada en los autobuses" a "será publicado a través de corredores alertas y publicada en vehículos de ingresos y a través de otros lugares de tránsito"

Párrafo segundo:

Agregó "en cuanto a los impactos sobre la conservación de la energía, economía, ambiental y social"

Cambio "será publicada en autobuses" a "será comunicada a través de corredores alertas y publicada en vehículos de ingresos"

2.2 primer párrafo:

Título cambiado de "Todo el sistema de servicio o tarifa cambios" "Todo el sistema de servicio o tarifa cambios importantes"

Cambiado "Propuesto tarifa y servicio cambios que afectarán a los pasajeros todo el sistema" a "Propuesto reducciones de servicio que afectan a 25% de los pasajeros todo el sistema o el 25% de millas de la ruta"

Cambiado "y se celebrará una reunión/audiencia pública para escuchar y considerar comentarios dentro de 2 semanas del aviso publicado" a "una reunión/audiencia pública tendrá lugar para escuchar y considerar los comentarios no menos de 30 días después del aviso publicado."

Párrafo segundo: nuevo

Párrafo tercero: añadido "de los comentarios y efectos de los cambios en materia de conservación de la energía, economía, impactos ambientales y sociales"

- **APÉNDICE C: SERVICIOS PÚBLICOS CLIENTE ENTRADA Y COMENTARIO DE AUDICIÓN.**

Comentario 1:

Charlotte, marzo 10/2014

Señores
C.A.T.S.
Ciudad

Estimados señores,

Vengo a hacerte consciente de que no estoy de acuerdo con el aumento de la tarifa en julio de 2014.

Mis razones:

Soy una mujer mayor con mi rodilla izquierda permanentemente lesionado.

Trabajo 7 días a la semana y no hacer 30 horas a la semana.

Yo estoy obligado a conseguir seguro de salud-\$60 por mes

Vivo solo y tiene que pagar:

Alquiler

Agua y mantenimiento

Teléfono

Potencia

El alquiler aumenta cada año a lo que quieran sin hacer el apartamento mejor.

Agua y mantenimiento, a veces aumenta a veces durante el año.

Teléfono, el más estable

El poder, en el invierno aumenta dramáticamente debido al calor en.

Voy a asumir que más que probable que el 85% de la población trabajar por pocas horas (tiempo parcial), donde hay no hay vacaciones y otros beneficios.

Gracias por la atención que servirá al Presidente, que dejé con usted.

Sinceramente,
Alba C. Manosalvas

Comentario 2:

Buenas noches y gracias por permitirme hablar.

Soy un cliente de mucho tiempo de servicio de transporte especial de Charlotte, y he venido aquí esta noche impulsarle a reconsiderar elevar los precios de boletos de STS amarillo y pasa. Mis razones para esto son simples que entiendo que debemos tener con los sueldos, los precios del gas, etc.. Sin embargo, están solicitando un segmento ya que lucha de la comunidad a pagar casi el veinte por ciento de sus ingresos, que consisten principalmente en Seguridad Social sólo para moverse por las necesidades básicas de la vida; alimentos compras por ejemplo. ¿Por qué debemos yo y otros ser obligados a pagar \$140 dólares para pases y 32 dólares para los boletos amarillos cada mes, cuando el servicio ya es escandalosamente limitado? Hubo un tiempo, cuando podía ir fuera hasta al menos medianoche. Ahora, debido a las leyes de la rezonificación, para recibir un viaje que sólo puedo salir hasta 23:30. Puede ¿por qué Estados como California y Colorado ofrecen a las personas con discapacidad significativa tarifa descuentos sólo pilotos de autobús regular de la ciudad Obtén descuentos aquí? ¿Es eso justo? ¡No! Si vamos a tout Charlotte como tal una "clase ciudad del mundo", entonces ¿por qué somos tan detrás de los tiempos en el ámbito del transporte cuando se considera un servicio público necesario? Sobre el 80% de la comunidad con discapacidades no funciona debido a barreras de transporte u otras preocupaciones con respecto a los ingresos, ¿cómo podemos nosotros esperar a vivir como buenos contribuyentes, cuando nuestra ciudad constantemente aumenta los precios pero limita los servicios que forman parte de nuestro Dios justo, si no estás familiarizado con el término consulte el párrafo segundo de la declaración de independencia de Estados Unidos ¿, ser feliz, libre y productiva?

Los miembros del Consejo le insto a tomar la decisión correcta y reducir tasas de STS, ofrecen descuentos y ampliar el servicio a la comunidad con discapacidades. Entonces y sólo entonces Charlotte será una ciudad de clase mundial justo y.

Gracias y buenas noches.

Tarifa Increase Sprng 2014
Public Comments y gastos demCom
Abril 9, 2014

Prepared for the
Metropolitan Transit Commission

Table of Contents

Public E-Mail Comments...	38
Subject ADA /Sator montoly pass plus increunse....	39
Subject: 55504 - Mobile Tickets...	40
Subject CATS Customer Service (BRM)...	40
Tarifa de laATS Subject C increases...	41
Subject Cunts FeedBack Email () KO) ...	42
Subject Cunts FeedBack Email () RF)...	42
Subject CATS Hearing...	43
Subject CATS Meeting Marco 26 ...	43
Subject Charlotte Tranme siteting ani tgh ...	43
Subject: comment...	44
Subject: Comments...	44
Subject: Funir increase Public hearing Marco 26, 2014...	45
Subject: fare Increase public meeting ...	46
Subject Fare increunses ...	46
Subject Fares for students con dsabilitCE () RF)...	46
Bject: Marco de Su 26 2014 public hearing ...	47
Subject: MTC Hearing ...	47
Subject: Non Proajuste Bus Prices ...	48
Subject: Please help -12 oído y old child riding un bus unsuper zadav (DA)...	48
Subject: Proposed Fare caminata Public Meeting...	50
Subject: Public hearing ...	50
Subject: raise prices un aing ...	50
Subject Roteu 77X ()KO)...	51
Subject: Rt. 27 mainly but hunve trouble on otros rotes como well. (BM) ...	51
Subject: SmRTAunrd () SGN)...	52
Subject: Spunm Quarantne Notification: 1 New...	53
Subject: test e-mail ...	54

Subt deseo t,c, je o speak en el public hearing 54

P UBlic Hearing Transcript... . 56

Com municacione s & undvertsements 74

Enclosed are the comments provided by citizens and customers along with the official transcript from the March 26, 2014 public hearing on the proposed 20 cent comida increase effective July 1, 2014. Este cocument es provided to todo Metropolitan Transit Commisson members several weeks prior to the next schedu < / b1115 > led vota on the FY2015 budget que includes la tarifa increase. Please take the tme to ader entos demde la citizen com as you prepunre for the April meeting.

Público E-Mail Comhombrests

From: Tutas, Law encer <ltutas@laborlunawyres.com> Sent Friday, January 24, 2014 12:00 PM
To: MTC i resto dente

Subject: ADA/Senior monthly pass plus increase.

Several moneste past startconvivencia dred to work, I work downtown Mon-Fri, punay less thun \$60. 00 un month for parking. Me walk 2 blocks to work. I think tha proposed \$88 for un monthly sator pculo es ridiculous. mencluding gas for my economy coche unadn parkingng mpor ke out better??

Arrr Tutas
Oficina de Manger
ltutas@laborlunawyres.com | O: (704) 778-4171
2 27 West Trade Street | Suite 2020 | Charlotte, NC 28202

All New Content: "One Day, Many Solutions: Employment Law Coast to Coast" March, April & May 2014 Seminars coming to una city noído you!
SitiV www.laborlawyres.com/2014seminars

Websitio Representing employers nationally en labor y employment mters

ATLAnta | Baltimore | Boston | Unrlo de la CHtte | Chicago | Claveland | Columbia | Columbus | Dallcomo | Denver
| Fort La leuderdu | Gulfport
H o uston | Irvine | Kansas City | Lcomo Vegas | L os elesng | L ouesville | M e m pHes | New land de Eng | N ew Jersey | New Orleans
Orlando | Philadelphia | Phoenix | Portland | San Antonio | San Diego | San Frunncisco | Tampa | Lavarington, DC

This message originates from the law firm of Fisher & Phillips LLP and may contain legally privileged and confidential information intended so r le for the uso f o el unddressee. Si you son t no la ntended alternativaent una dn have reclEved esto message en error, por favor notify nos en postmter@laborlunawyres.com y motivose delete thes messde from your system. any unauthorized readng, distribution, copyng, r o otros use of thes message or its attachments s strdirectamente prohblimitadas.

From: Kinard, Olaf
Sent Wednesday, February 26, 2014 3:31 PM
To: pgkims@gmail.com
CC: TellTransit

Subject: 55504 -Mobile Tickets

Conectements: Olaf Kinunrd.vcf

Thank you for your suggestion. We are moving in that direction however we have to upgrade all the fareboxes on the buses and add equipment at each light rail stations. We are scheduled to roll out sales code readers for the spring for a new farebox system that will allow mobile app generated tickets to be used on the bus and rail. Once we have made a decision we will take approximately one year to upgrade the entire system.

Así que llevar con nosotros.

Olaf Kinard
Director of Marketing & Communications
Assistant Director of Public Transit

www.ridetransit.org

From: TellTransit
Sent Wednesday, March 26, 2014 2:29 PM
To: sit delTranTel

Subject: C.A.T.S. Customer Service () BRM)

Customer Service

Additional Comments:

* URL:

<http://www.chrmcekl.org/city/chunlotte/cunts/unbout/CustService/Pages/contactform.unaBSA>

* First Name: Nuncy

* Last Name: Scaggs

* Unresidd: 11227 Sundown Lane

* Un resdd:
* City: Charlotte
* Estadísticase: NC
* Zip Code: 28226
* W ork Phone:
* Ho me Phone: 704-763-5777
* E -mail: scaggs2198@bcodosouth.net
* : Selected Items
o (Complaent) Complaent
* :
* :
* : 57

* :
* : Selected
Items (sit de Tran)

Transit

* : Le de WH you son lookng en raising bus fares, you could look into increasing servce a your riders. Route 51 buses should pull en the pkr undn ride en Arboret mu to accomodunte nos senior citizens y parents con smunll children. Crossing 51 es not seguro. Estoy un long tme bus rider here en Charlotte -- since 1988. R o de the bus a work for 20 yorejas una dn stenferma need se unas I do not hunve un coche. O T get to Arboretum would me n the world for e m y others.

From: Stachura, Pt <Pat.Stachura@klgenes.com>

Sent: Tuesday, unapril 01, 2014 8:05 AM

To: MTC i resto dente

Subject: C.A.T.S. fare increases

Follow Up Flag: Follow up

Flag condición: Flungged

Soy opposed to the outrageous fareu incrfacilidad f o 10% tha es being proposed sergning July, 2014. How puede the cty f o Charlotte nd the bus driver de ONUon propose tal un large incrfacilidad en un time le depde when peoson taking punay cuts und /or losing their jobs. puedo understand un 2% - 3% increase consistent wth inflation but < / b1128> ths es completely unreasonable. 10% en two year tme enh winfl ton increased 3. 6%seems extraordinary.

Cuando me stunregistró ridmeng the train en 2008, me think la fare fue \$1. 2 5. Per the Estados Unidos government infl ton tiene been:

2008- 3. 8%

2 0 09 – (. 4%)

2 0 10- 1. 6%

2 0 11 – 3. 2%

2 0 12 2. 1%

2 0 3 1 1.

5% Total

11. 8%

Infl tion tiene increased 11. 8% but C.A.T.S. huns rtendr fares during tha saem perod 76%. ¿ How es then le deb possi or reasonable? Cunll lo you wnt but es pegarse se a the working clculo en un tme cuando the mmeddle class es gettgn squeezed by todos thes ridiculos health careu tunx. Please consider alternativevenue eans de mand/or red-gucin bus iouter < / b1133 > como opposed to increasing muchoes. We hunve too many buses during nonpeak hours riding around e< b1174 > mp, t,y. La bus l ride (Route 14) runs every 45 minutes () (29 times un ay d). W o uldn' t ser possible to cut the number of routes to say 17 – once un hour 6:00 soy to 10:00 p m. I guess thes alternve would rresultado en la need for less bus drivers una dn la ONUno not blEng hunppy. ¿ When unare nos gong to empezar unking m goodía decesons for the public una dn not for the ONUone s y ciudad workers? Nuestra government needs to get en touch con al re world! Thank you for reading my compaciones y que tu eg you to consider alternunatves.

Pen M. Stunchura
Person Ealmail

Esta electronic message contains enformno from the ley firm f o K&L Gates LLP. The contents may ser rivileged de py confidVerifique y unre intended for la e desu of the intended addressee(s) only. Si you son not una entended un ressddee, nota th t unany discobajosure, copying, distribution, or uso f o the contents of thes message es prohmeblimitadas. Si you hunve received esto e-mail en ERRor, por favor contacto me en [Pat Stunchura@klgaes.com](mailto:Pat.Stunchura@klgaes.com).

From:ip-10-251-162-63 Email.localmain Sent:
Tuesday, Febr.uunry 18 2014 6:52 PM To: sit
delTranTel

Subject: C.A.T.S. Fe dBunck Ecorreo electrónico (KO)

Type : Complaent

Ve iculo deh Number : vehículo Number

ISSue : EAL -

Condey/Late Nun em :

Charles Masiak Phone

: (203)824-1970

Dcomían / Tme : Feb 18, 2014 18:39

Comment : The 6:04 bus w over un 1/2 hour late enhde W llama, wcomo told the bus w coming pom un tros deodeo rute. you really neid to schleued your ises b better, or enviar other bus of ene es running para late. During the esperar sunw plenty of buses jeadeng to la garunge one of thosa buses shpuld han been sent... Lo does not seem que you think too Hola lygh f o your pasarengers, que es not the sort of mde < b1166> you should wnt a projCEt. Especially simce u yo son plAnang on raising las tarifas en March. unm now consi d-g erin n o drving mena uptown me ad denste of taking the bus.

From: jamesalfrojewoodruff@gmail.com Sent:
Thursduny, Febr.uunry 06, 2014 2:11 PM To:
sit delTranTel

Subject: C.A.T.S. Fe dBunck Ecorreo electrónico (RF)

Type : Complaent

Ve iculo deh Number : 942

Route : Select Route

ISSue : RUD - Rude Descourteous

Nun em : JunamCE Woodruff

Phone : 8434964393

Dcomían / Tme : Feb 06, 2014 13:58

Comment : I've enddri esto route several times una dn noticed tha wcomo short una dollar for fson. Well, since I've sees este drver unadn munny others gmeve free unares f before a those en need, I thought, menos < b182 > hunve una dollar to pagar for some f o. Pero no. Ppson usuarios den pecadoce I'm not un Afro-American, como el other free riders were, I don't get un pculo. Es cunlleno dscrimintion y racsm. Este mun diD en ev dicen ey h me our look me en la eye. I wenfermo shson thes con my medun frends del EEUU y wenfermo también provi ed proof of thes bl tant racism .

From: Kenji Kellen <kkellen@cocheolinarr.c o m>

Sent: Tuesday, March 25, 2014 4:51 PM

To: MTC i resto dente

Subject: C.A.T.S. Hearing

Soy enterested en untting y ablandog. My nunem s Kenji Kellen.

Thank You,

Kenji Kellen

From: Lun codo deura New <

lnewell@inreCAhnc.org> Sent: Thursm-duny, Marco

06, 2014 9:24 AM

To: MTC i resto dente

Subject: CATS Meetng March 26

I would like to speak t the meeting about the tarifa de bus

augmentar. Thanks,

Laura Newell

From: Lun codo deura New <

lnewell@inreCAhnc.org> Sent Wednesday, March

26, 2014 10:58 AM To: MTC i resto deent

Subject: Charlotte Transit meeting tonight

Soy Laura Newell y would como to spe por k toni tgh en la meeting.

Thanks for gving e m thes oportunely.

From: Wes Connell <wconnell@tricorbraONU.com>
Sent Friday, January 24, 2014 8:21 AM
To: MTC i resto dente

Subject: coment

Good morning,

We've seen nothing but problems with CATS fare boxes. Honestly if CATS could fix their fare boxes, then they'd bring in enough income to offset their current budget needs.

Ell

Wes Connell

The information contained in this communication may be confidential and privileged; may be disseminated only to persons whose company has a need to know, for their own use only and not for redistribution. Este email es para uso de la persona(s) a la(s) que está dirigido(s) únicamente. Si usted cree que ha recibido este email en error, por favor notificar al remitente y luego borrar el mensaje. Si usted no es la persona(s) a la(s) que está dirigido(s) únicamente, usted no debe divulgar, copiar o distribuir esta información. Cualquiera revisión, retransmisión, redistribución o cualquier otro uso de esta información sin el consentimiento expreso del remitente es prohibido. El contenido de este mensaje puede estar sujeto a las condiciones de uso de los servicios de correo electrónico de la ONU y puede estar sujeto a las condiciones de uso de los servicios de correo electrónico de la ONU.

From: Wes Connell <wconnell@tricornbraONU.com>
Sent: Monday, April 07, 2014 1:26 PM
To: MTC i resto dente

Subject: Coments

Follow Up Flag: Follow up
Flag condition: Flungged

Good afternoon,

My only other comment in regard to the proposed fare increase, is the food box.

Many of the fare boxes are not working properly on the buses, so as a result people aren't paying at all or sometimes even a full bus of riders doesn't have to pay because of the food box.

He tuvo munny problems como well con the 10 ride express pasa not scanning, so tha means the tarifa box
d oesn't regester unanotros rda una dni basically end a con un pee ride para hablar.

I knthi CATS could close the gap with algunos tenton a la fare boxes.

Le WHI understdn que budgets son ttgh, thenk ths npliegue es gong to be very tough on poor people que son apenas making ends del EEUU met. To jump . 0 2 un ride ay m not solas Naciones Unidasd lke much, but se comes a around
\$10 more una month for unaverade local rider. \$10 que many people a don' t hunve estas días.

Would ks th t you consider canceling the incr ofafacilidad r en leunst

reducing . Thanks una dn quest regunrds del EEUU,

EII

dennWes Co

La informno contained en thes commONUicaton may ser confidVerifique y muny e b privileged; may be cisseminted por the recipient(s) only to porsons their own company con un need know, for su own use onlynd not for redssemnen. Este email es for uso of the intended recip atit(s) only. Si you believe you hunve receved esto email en error, por favor notify the sender mmedenely y luego delete . Si u yo son to n inteyed recetant, you must not keep, uso, disclose, copy or dstrubute thes email wthouti the thuur's pror permissón; any review, retransmission, dissemination or other use of, or taking of any action in reliance upon, this information by person s r o entities other que the intended alternativaent es prohiblimitadas. O T extent thes commONUicaton pertains to the proveoson of goods del EEUU or servces es subject to y enclu< b1121> des our terms y condloens which wenfermo be staed en writing en tal tme como nos entrar en un transaction con you.

From: Dunniel Bennett <cycletrip@yahoo.com>

Sent: Tuesday, March 25, 2014 12:17 AM

To: MTC i resto dente

Subject: Feria increase Public hearing March 26, 2014

My Name is Daniel Bennett, and I am signing up to speak at the MTC public hearing on the fare increase. This coming Wednesday March 26.

Thankyou

Dun Bennett

From: Charles Stricklund <cstricklund41@yahoo.com>
Sent: Thursday, March 20, 2014 4:37 PM
To: MTC i resto deente

Subject: fare ncrease public meetng

Please put my name on the list to speak Wednesday de arco 2 M6, 2014 t the CATS/MTC precio Inconfabilidad Public Meeting. If possible I would like to be one of the first to speak as I will need to be catching a bus and may need to leave early.

Sincerely

Charles Stricklund

From: Lindun <linddellph@lo.com> Sent
Friday, January 24, 2014 9:08 AM To:
MTC i resto deente

Subject: Fare increases

Considering we had to esperar un extra 15 minutes for our bus pasado nme tgh (due to the bus breaking wn do)

Plus my de 10 minute a pie a the bus sap don't ungree con the Funare Increase. Most o of the buses nos rid-ge soONUd como they un er falling apait and algunos of the bus drivers neid some customer ser vice training. Si we could ver some mprovements blEng made mtgh be un difdiferentes story. Unm nearing retirement y I don't need my tarifa de bus ncreased along with the rest of the ncreases en thes world.
Lindun

From: Des unv-Barnes, Stephnie R. <stephun. iern. davis-barnes@cms.k12.nc.us> Sent Wednesday, March 26, 2014 9:05 AM
To: sit delTranTel

Subject: Fares for students with disabilities () RF)

Whom t i ay m concern,

I am a special education teacher at Hopewell High School. My students have moderate to severe disabilities and I would like to take them on the ligh t ral. I Sierra tha students puede obtener un tarifa de ced de redu. ¿Donde o d I purcha es those tickets? I hunve un vald schcol ID though my students o d not todos hunve school Ds. The students range from 9th < b1124 > 12th grade. I wcomo hoping to take thes viaje by the na d of April. Please let me know the next steps to take.

Thank you!!

Thank you,
Pasohanes decir
DunavBar esnes
Hopewell High Schcol
SAC Tcada re
P h o n e: 980-343-5988
Funax: 980-343-5990
Email: stephnier.des.unv-barnes@cms.k12.nc.org

Email correspondence to unadn from thes unddress es subject to public records dequests pursuant to la N orth Carolinun Public Records del EEUU Law, resulting en monitoring y potential disclosure f o ths message a third parties.

In compliance with federal law, Charlotte-Mecklenburg Schools administers all education programs, employment activities and admissions without apartaríayomniation ungainst una yn person on the basis of gender, race, color, religion, natonal origin,ge or disability.

From: Anne Roberts <unnnkae@gmail.com>
Sent: SunTurm-duny, yuunrFebr. 08, 20140: 123
PM To: MTC i resto dente

Subject: March 26 2014 public hearing

Would like to signo hasta vohielo my opnme no during the meeting.

--

L o ve es the answer
L o ve covers una multitude f o snsi.

From: Ezekiel Mack <mackezeziel@gmail.com>
Sent: SunTurm-duny, yuunrFebr. 08, 2014 4:06 PM
To: MTC i resto dente

Subject: MTC ea Hring

My name es Ezekiel Mack unadn soy signing hasta to unttend the hearing on Marco 26, 2014 en 5 : 30 m p for the C.A.T.S. proposed tarifa increase. Pueden be reached en mCAkEzeziel@gmail.com.

From: Benjamin e Jun <bjONUe@centerforcom.muntytransitone.s.org>

Sent: Monduny, arco M 10, 2014 3:53 PM

To: MTC interest; Erik Ortegún

Subject: n No Proajuste Bus Prices

Whom ay M Concern,

My name es Benjamin Jlas Naciones Unidase una dn estoy un cliente undviser en The Centrar for CommONUty Transitone s. I am requesting information about what are the proposed price increases for Non-Profit Bus Passes. Do you have information about the i ncreunses or puede you motive direct me a person puede obtain thes informno from?

P, S, ecifically I would neid prces f o el ala de follo

Singles
Local Weekles
Local 10 Rides
Local
Montolies

R.cStlly,

Benjamin

June
CLent Advise - el Centrar for ComONUty Transtione s
7 0 4-374-0762 ext. 12

From: Scott Donohue <sdonohue@gocmortgagc.com>
Sent: Thursm-duny, Marco 20, 2014 2:54 PM
To: sit delTranTel
CC: 'Rita Fair'

Subject: Plea ayuda e -12 año old child riding un bnos unsupervisD ed (JA)

I have copied my ex wife on this so that she can hear the truth of this. My daughter is 12 years old, your own website clearly states that children 12 y under not allowed a ride un cty bus unsupervised whout un un tenientedu

Este lenk a take you to where your rules
son <http://www.chrmCEk.org/cty/charlotte/cunts/Bus/schedulechg/Documents/Marcoh2014/01%%20Mt%20Holly.Pdf>

Me have unalpor lo que coped them una dn Holagghde li tid
thes puerton of your rules. Transiente lejanoes
Eficaciatve July 1, 2012
Correct change only, ruegoe
Local \$2. 00
Transfers (Local to Local/Community Shuttle)
gratis Transfers (Lo tde cal o Express) 75¢

Transfers (Local or Express Plus) \$2.00
People 62 years and up, people with disabilities \$1.00
with Transit ID or Medicaid card
Youth/Student (grades K-12), with a valid school or Transit ID \$1.00 (children 12 and under unless accompanied by an adult)
Children (5 years and younger, accompanied by an adult) free
Local Ten Ride Pass \$17.00
Local Weekly Pass (Unlimited rides) \$20.00
Local Monthly Pass (Unlimited rides) \$80.00
Senior/ADA Local Monthly Pass (Unlimited rides) \$40.00

¿Por qué es que C.A.T.S. would not allow a child to ride unless your rules clearly prohibit it?

Scott Donohue
NMLS ID: 50493
Tel 704.521.3886 x207
Fax 704.523.9186
Toll 877.523.3886 x207
Cell 704-763-2589

[Click Here to View My Personal WEB](#)

This e-mail, and any attachments thereto, is intended only for the sole use by the addressee(s) named herein and may contain legally privileged and/or confidential information. Si you are not the intended recipient of this e-mail, you are hereby notified that any dissemination, distribution or copying of this e-mail, in any form, is strictly prohibited. If you have received this communication in error, please immediately notify me at (877) 523-3886 ext. 207 and destroy the material enclosed and/or attached hereto immediately, either electronically or in hard copy.

This communication may contain nonpublic personal information about consumers subject to the restrictions of the Gramm-Leach-Bliley Act. You may not directly or indirectly reuse or disclose such information for any purpose other than to provide the services for which you are receiving the information.

There are risks associated with the use of electronic transmission. The sender of this information does not control the method of transmission or service providers and assumes no liability or obligation for the security, receipt, or third party interception of this transmission.

? Please consider la environment serfore prenting ths email

From: Melod-my Gross <melod-my.gross@gmail.com> Sent: Monduny, Marco 24, 2014 10:24 AM
To: MTC i resto dente

Subject: Proposed Fare Hike Public metng

Hello,

I would like to sign hasta for the public meeting. Me would también like the opportunity to hablar si thes es possible. Please let e m know si speaking es le deb possi.

Thank you,

Melod-my

Gross

--

"Every mun ha su wn ohstiny de: la lyn o imperative s a follow , a accept , no mater donde lleva hm." ~ Yrhen Miller

Melod-my Gross
P UBlic Reluntione s, Marketing, Social Meduna y Branc
Mangement [www.twitter.c o m / melodygross](http://www.twitter.com/melodygross)
www.SeMe elMARcaet.Tumblr.com
[www.lenkeden.com](http://www.lenkeden.com/in/melodygross)
[/in/melodygross](http://in/melodygross) celular: 704. 266. 0
6 83

From: deangelo pelucagins <dpeluca.de.eangelogins@gmail.com> Sent: Thursm-duny, Marco 20, 2014 4:16 PM
To: MTC i resto dente

Subject: Public hearng

Would like to sign-up for the hearing on de marco 26

From: [chri ale dedstine. @us.pwc.com](mailto:chriale.dedstine@us.pwc.com)
Sent Friday, January 24, 2014 8:10 AM To:
MTC i resto deent

Subject: rIAse prices agunen

You le lose more rider shp si you elevar the prices ungunin. Corte el salares f o the high levels, who don't do unanytheng cualquierway, y put the money volver en the system.

The information transmitted, including any attachments, is intended only for the person or entity to which it is addressed and may contain confidential a ND / or prvileged material. A yn review, retransmisión, disseminon r o otros use of, or taking of any acton en reliance < /b198 >upon, thes information by porsons r o titiesne other que elteennded alternativaent es prohibited, y todos liability arsing therefrom es disclamed. si you reclEved esta en error, esmotivo contact la sender una dn delete la ma riale fro < / b1176 > m una yn computer PricewaterhouseCoopers LLP es un Delunware limita d liability partenership. Este comlas Naciones Unidascation ay m come from PricewunaterhousCEoopers LLP or one of ts subsidiaries.

From: Jennifer Lesnak <jlesnik@comercialcreditgroa.com> Sent
Wednesduny, February 05, 2014 12:31 PM
To: sit delTranTel

Subject: ruta 77X (KO)

Era on the bus thes mornng y there fue no t. Me sigoeng rying t a wmr up from thes. I punay una tarifa to ride the bus para I thnk que bus should have hcomer en él. Si there s sometheng wrong con the bus then please get se fixed.

Jennifer

Jennifer Lesnyoak
Commercial Credit Group nc.
2 27 West Trade Street, Suite 1450
Charlotte, North Carolina 28202
Tel ()704)731-0031 ain M
Direct Tel ()980) 233-3744
Funax (704) 731-0030
www.comercialcreditgroup.com.

jlesnak@comercialcreditgroa.com

From: PsoyELA OWENS <PdebeNS@FAMILYDOLLARCom> Sent
Wednesduny, January 29, 2014 3:02 PM
To: sit delTranTel

Subject: Rt. 27 mainly but hunave trouble on otsus routes como well. (BM)

CATS mente, una dn now they wnt una tarifa de rnothe increase. El drivers un er rude, sassy, don't pay tention, mss stops, don't wnt to ayudar a un enyon. Out customers wouldn't hunve jobs. My bus drver pasado es me th morning when fue bout 50 ft from the stop sercuase wunas pushing my wheelchair

because I didn't have traction to get up the small hill. She even paused briefly like she was going to stop but kept going. The next two buses were no-shows, I finally was able to get on the fourth scheduled bus, after being out in the cold for over an hour and a half.

She took over 20 minutes to hold with Customer Service before we were able to talk with someone. Of course, couldn't get on the buses. She happens to be, they don't show up, ramps don't work, price tags don't work, drivers have bad attitudes.

Unfortunately I have to depend on C.A.T.S. for 100% of my transportation needs in the U.S. It's very frustrating.

Please include our Store # in all correspondence. If you are enquiring or requesting certification of insurance please utilize certification@familydollar.com

Punamela B. Owens
File Clerk
Facilidad de L Administracion Dept.
LI Mail to: PO Box 1017, Charlotte, NC 28201-1017
Deliveries only: 10301 Monioe Rd., Matthews, NC
28105 (704)708-2974 direct
(704) 844-1581 fax
powens@familydollar.com

NOTE: This e-mail message contains PRIVILEGED and CONFIDENTIAL information and is intended only for the use of the specific individual or individuals to which it is addressed. If you are not an intended recipient of this e-mail, you are hereby notified that any unauthorized disclosure, dissemination or copying of this e-mail or the information contained herein or attached hereto is strictly prohibited. If you receive this e-mail in error, notify the person named above by reply e-mail and please delete it. Thank you.

From: Kinard, Olaf
Sent Friday, January 24, 2014 10:27 AM
To: mkormanek@outlook.com
CC: TellTransit

Subject: SmartCard (SGN)
Attachments: Olaf Kinard.vcf

Matt,

Thanks for your comments. Son working on . Farebox systems for the size of system we have typically cost in the rage of \$7-8 million to replace so the investment must últimos orejas de la y for 10-15. El curAlquiler tarifabox system installed es un 1998 installon. We unre currpuesto finalizing un bid to go out a later ths summer which includes fareboxer tha should have:

1. MgneTICs
2. Contactless cards del EEUU ()smartecards del EEUU)
3. barcode readeng (i. e. to leer mobile pp purchases of passes similar tos use con aireline tickets; yo ur phone becomes your et de la señal)

Nos hope to hunve decison y la technology beginning to ser mensestas en lunte 2014 nd 2015. With over 325 buses and all the interconnection that occur with other system, it does take a while to replace an entire fleet.

Thanks

Olaf Kinard
Director f o Marketing & CommONUicatione s
Stant de culo Director f o Public Transit

www.ridetransit.org

From: quarantine@messaging.microsoft.com

Sent Friday, March 28, 2014 10:58 PM

To: MTC i resto dente

Subject: Spunm Quarunntne Notfication: 1 New

Oído D mtcinterest@carlottc.gov: You hunve 1 NEW spsoy messunges since Marco 29, 2014 1:36 AM (UTC)

El ala de follo es list f o messages th t hunve been stopped por el Spsoy Q arantneu email filtering service.

A recover una message to ter Inbox, click the "Move to Inbox" link. Si un message hcomo estadoncorrecusuarios entifieddspam,

Haga clic en the «Not Junk " link. What you haga clic en the "Not JONUK " link, the message le be recovered to your

Nbox, una dn un copy wenfermo

be submittid to FOPE Spsoy Team for unalisiones. T leer un spunm message, haga clic en on the Subject y yose le be

d-gsugieraed al Spunm Quarunntine login. Fter logging , la messde you clic n o wenfermo be displayed. A cha eng the languunge of ths notification, ir a Langua eg Settings under Optons page en Spestoy Quunrantine.

Messages un er automatically deletid from Spsoy Quarunntine popaer 15 days.

*T he 'Not Junk' feature is not available for items filtered due to custom spam filter settings or for those who do not have

permisson to unss de cce Spsoy Quunrantine.

Sender

Subject

Date ()

UTC)

Size Move

to Inbox

Nto

Basura

1

«Canundian-Dr sug»

[<noreply](mailto:noreply@formenteravacunnzc.com)

[@formenteravacunnzc.com>](mailto:noreply@formenteravacunnzc.com)

Strawberry Hu p u to order today una
dn

get pee m-delvery to y

Mar 22, 2014

3 : 42 PM

4 6 24

2

M o ve To

Inbox Nto

Basura

© 2 0 11 Microsoft Corporaton. Llrights reserved. dege L| Prvda

From: Taylor, Kyom

Sent: Thursduny, Janury 02 2014 10:07 AM To:

MTC i resto deent

Subject: test correo electrónico

Test...

Kim Taylor, Marketing Manger

Charlotte Area Transit System

6 00 E. Fourth Street

Charlotte, NC 28202

7 0 4-336-7309 ()phone); 704336-4944(fax)

From: Howarth, Thomuns <[thowarth@uncc. Edu](mailto:thowarth@uncc.edu)>

Sent: Monduny, yuunrFebr. 17, 2014 1:29 PM

To: MTC i resto dente

Subject: Wish to spico t los public hearng

Goodía popaernoon,

My name es Joe Howarth and would like to signo hasta to spe por k en the public hoídong regarding the
CATS

tasa increase.

Thank you,

Joe

Público Hearing Transcript

Fétidosoltuna Transti Commisson Fare ncrease Publicinring Transcript March 26, 2014

ANTES DEL TRÁNSITO METROPOLITANO DE LA
COMISIÓN, CHARLOTTE, CAROLINA DEL NORTE

)
In re:) audiencia pública
) EN
AUMENTO DE TARIFA DE CHARLOTTE AREA TRANSIT SYSTEM)

)
Celebrada en Charlotte-Mecklenburg
Centro de gobierno
600 East Fourth Street, Room 267
Charlotte, Carolina del norte 28202
En miércoles, 26 de marzo de 2014
A partir de las 17:37
Tránsito Metropolitano Sr. Trevor Fuller, Presidente
Los miembros de la Comisión la Sra. Carolyn flores
Presente: El Sr. Jack Edwards
El Sr. Tim Taylor
El Sr. Ralph Messera
Sr. Brian Welch
El Sr. Rick Sanderson
La Sra. Deana Diorio
Sr. John Woods
El Sr. Bill Coxe
El Sr. Bill Thunberg
El Sr. Rick Watson
Sr. John Collett
Sr. Anthony Roberts
También presentes: El Sr. Olaf Kinard
La Sra. Jean Leier
Por: Christine A. Taylor, notario RPR
MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 2

1 P R O C E E D I N G S

2 (17:37)

3 MR. FULLER: así que en este momento vamos a abrir nuestro
público

4 de la audiencia que se llevará a cabo antes de llegar a la

5 otros negocios que tenemos para la Comisión esto
6 noche. Contamos con intérpretes. Contamos con un
7 intérprete en español y un intérprete de lengua de signos
8 con nosotros para cualquier persona que va a necesitar esos
servicios.

9 todos los derechos. Así que ¿por qué no saltar en pleno. Nos
10 tienen un número de personas que han firmado
11 participar en la audiencia pública sobre la tarifa
propuesta de aumento del 12. Y sólo voy a ir derecho hacia abajo
el

13 lista de gente que está aquí. Charles Strickland.

14 Sr. STRICKLAND: aquí.

KINARD MR. 15: vamos a dar una pequeña presentación.

FULLER de MR. 16: Oh, quieres hacer la presentación
¿17 primera? Muy bien. Vamos a hacer la presentación, entonces
18 haremos esto.

19 MS. PEREIRA: buenas noches, soy Dee Pereira. Me siento solo
20 yendo a--hemos teed una presentación y algunas de
21 es el material que presentamos al MTC última
22 meses, pero hay un par de puntos que
23 quiere recordar el MTC de.

24 y el primer punto que realmente quiero
25 recordar es el hecho de que la revisión de la
MTC - 26/03/14 de la audiencia pública

Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995

Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 3

1 tarifa cada año es en la política de la MTC y así nos
2 están de acuerdo con la política. Y,
3 básicamente, lo que buscas es revisar un pequeño
4 o modesto cambia cada año para mantener un
5 FERIA-cuota de contribución de los jinetes a la
6 crecimiento del sistema de tránsito y para evitar cualquier
gran

7 aumentos o incrementos significativos en el precio que
8 puede ser necesario como resultado de cambios en la
9 costos de operación.

10 la información que quiero recordar
11 de es cuando le presentamos con la financiera
Análisis de 12 el mes pasado, les contamos que básicamente lo
que

13 C.A.T.S. recibe es una tarifa promedio. Y como un
ejemplo 14, en la actual tarifa base de \$2, C.A.T.S. recibe
15 sobre \$0,96. Por lo que es no - queremos para asegurarse de
que

16 que la gente completamente entender. Hacemos un
comparación 17. Hicimos dos comparaciones. Hicimos un
18 análisis financieros.

19 (Mostrar diapositiva.) En los análisis financieros,
20 Qué se nos ocurrió es que el tránsito, sin
21 una tarifa de aumento, los ingresos de tránsito para el
próximo año
22 sería \$ 111,4 millones; sin embargo, el tránsito

23 gastos con tan sólo un aumento de 3.6 por ciento están en
24 \$ 114,2 millones, que sale a \$ 2,8 millones
25 diferencia entre los ingresos de los previstos
MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 4

1 ingresos y gastos.

2 algunos de los conductores de costos clave en el lado del
costo

3 son elementos que nosotros no controlamos totalmente. Para
ejemplo 4, el combustible, las utilidades, los riesgos y la
5 servicios personales no están totalmente bajo nuestro control.
6 así que para cubrir esa brecha, el aumento de tarifa--
7 lo que buscamos debe ser el aumento de la tarifa.

8 (nueva diapositiva). Los segundo análisis que hicimos
9 fue lo que nos referimos a los análisis de elasticidad de
precio,

10 y que son esencialmente reconocemos dentro de la
industria 11 que cuando tienes una tarifa de aumento,
12 generalmente desciende el número de pasajeros. Y bunased de
13 que, teníamos que determinar cuál debe ser la tarifa--
14 incrementar el nivel de tarifa para cerrar la
brecha de 15.

16 (nueva diapositiva). Así que con eso en mente, solo quiero
17 para poner encima de esta tabla que os mostramos el mes
pasado.

18. ¿Cuál sería el impacto de nivel de servicio basado en la no
19 aumento, si el MTC aprobó un aumento de 10 por ciento, un
20 aumento ciento 15 o 20 céntimos y cuál sería el
21 impactos organizacionales de la no aplicación de la
22 20 céntimos en el precio base.

23 (nueva diapositiva). Como se puede ver, queremos ave ha
24 reducir nuestro servicio que resultaría en mano de obra
25 ajustes dependiendo de donde estaban los servicios de autobús
MTC - 26/03/14 de la audiencia pública

Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 5

1 reducido. Una vez más, podría resultar en una reducción
2 de nuestra flota de autobuses que significa que dependiendo de
la

3 flota que tendría que eliminarse, podríamos
4 tiene que pagar la Administración Federal de tránsito y
NCDOT 5.

6 la reducción de las horas de servicio sería
7 resultados en la reducción de los fondos federales de la
fórmulas y

8 el estado--los fondos de asistencia que recibimos
9 desde el estado, podría tener implicaciones del título VI.
10 y, una vez más, dependiendo de qué servicios fueron
11 reducido, podría afectar el servicio que would ser

12 disposición de nuestros clientes de ADA.
13 tan sólo quería te presentamos. Soy
14 va a girar de nuevo a Olaf ahora. Pero esta
15 es sólo recordarle de alguna de la información
16 que nos proporciona el mes pasado. Quiero saber si
17 usted tiene alguna pregunta.

FULLER de MR. 18: muchas gracias.

19 MR. KINARD: (diapositiva nueva). Esto representa la corriente
aumento de la tarifa 20 junto con el aumento de la tarifa
propuesta.

21 que habíamos hecho esta presentación para todos el mes
pasado.

22 la Comisión Consultiva del servicio de tránsito, el ciudadano
Grupo Asesor de tránsito 23 había tenido varias discusiones.

24 el unico por aqui que somos personal--

25 basado en esta presentación y discusión de

MTC - 26/03/14 de la audiencia pública

Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995

Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 6

1 el cambio es la pasada semana que iba a subir
2 en un 12,8 por ciento, vamos a recomendar que
3 sólo subir el promedio 10 por ciento. Que la
4 lo único que verás es un cambio en la relación
5 este cuadro aquí.

6 (nueva diapositiva). La siguiente serie de tabla compara
7 aumentar la tarifa propuesta para el norte
8 ciudades de Carolina básicamente y otras ciudades que
9 hemos nos comparamos en los últimos ocho, diez
10 años, y lo que su tarifa es, el tipo de emsa de
servicio 11.

12 por lo que con el nuevo aumento de tarifa, sería
13 alrededor de \$2,20. Y nos comparan con otras ciudades
14 autobuses, tren ligero que es gratis, que usted puede
15 ver estamos básicamente incluso par o por debajo. Somos
16 superior a la mayoría de las ciudades de Carolina del norte,
pero también

17 tienen a veces dos a tres veces el servicio en el
18 camino que y un área de servicio más grande. Por lo tanto
19 allí de una razón por qué hay una diferencia en nuestra
20 precio estructura de suyo suelen ser.

21 las tarifas expresas, que son servicios express
22 dentro del Condado de Mecklenburg, otra vez, por lo general
somos

23 a la par o superior principalmente. Hay uno o dos
24 lugares que no son, el tránsito del triángulo en
25 área de Raleigh y el sistema de San Diego.

MTC - 26/03/14 de la audiencia pública

Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.
Página 7

1 la expresa regional que sale a
2 alrededor de los condados, típicamente--otra vez cuando
3 en comparación con ciudades pares son típicamente más abajo.
Allí

4 son una pareja que no son, parte de la Greensboro
servicio express 5 y, a continuación, una vez más, el
Minneapolis.

6 (nueva diapositiva). Y luego el paratransit tarifas,
7 allí son realmente dos barras aquí para referencia. El
8 barra de oro es la tarifa de transporte propuesto. El
9 primero bar es el local. Y la razón de
10 que es por las reglas de la FDA, puede cargar hasta
11 dos veces la tarifa local. No hacemos eso, pero
12 le da una comparación de las mismas ciudades y lo que
13 cobran en ese sentido. Algunas ciudades son
14 en realidad dos veces, algunos están cerca de la misma,
algunos
15 son un poco menos. La mayoría de ellos está cerca
16 dos veces la tarifa local. No hacerlo en ese
17 respeto.

18 (nueva diapositiva). También comparamos nosotros mismos a
19 otros sistemas de tránsito que tienen el mismo servicio de
20 autobús, carril ligero, vanpool en tres costos de las
medidas.

21 el costo por milla de vehículo, por lo general estamos
ejecutando
22 por debajo de la media del sector en los Estados Unidos.
23 el costo por milla de pasajero, por lo general siempre
estamos
24 funcionando por debajo de los Estados Unidos. Y el costo per
viaje de 25 pasajeros, normalmente hemos estado arriba, pero
sobre

MTC - 26/03/14 de la audiencia pública

Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995

Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 8

1 los últimos tres, cuatro años, nos hemos hecho caído
2 debajo de la media nacional de sistemas de transporte. Esto
3 es durante el período que fuimos ampliando el autobús
4 servicio tremendamente en los años 80--significa en el
5 década de 2000. Por lo que estábamos haciendo un montón de
inversiones

6 y los pasajeros llegan después de realizar que
inversión de 7. Normalmente, eso es lo que hemos visto
8 causar ese particular escenario. Pero, básicamente,
9 con que el punto de estas tres diapositivas es que comparado
10 otros sistemas de tránsito que tienen el mismo servicio,
11 ejecutar normalmente el servicio eficientemente.

12 (nueva diapositiva). La audiencia pública es esta noche.
13 empezamos publicidad en enero. Los jinetes
14 alertas, electrónicos y papel, en los diferentes
15 servicios, perchas, refugio carteles, anuncios en periódicos
16 en
16 condados circundantes y Condado de Mecklenburg.
17 en la actualidad, esto se hace desde el medio social y
18 sitios web y Twitter. Y el comentario público,

19 a pesar de que tenemos un público esta noche, la audiencia
20 no termina hasta el 9 de abril, que es básicamente un
21 poco más de dos semanas antes de su votación. Así que nos
22 tienes tiempo para preparar los documentos como normalmente
23 do, proporcionarle toda la información de audiencia pública.
24 MR. FULLER: gracias. ¿Hay alguna pregunta antes de
¿25 que obtenemos inició audiencia de
nuestros ponentes? MTC - 26/03/14 de la
audiencia pública

Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 9

1 (sin respuesta).

2 todos los derechos. Gracias. Entonces Déjame llamar a
continuación--

3 va a tener todo el mundo hablamos de--

KINARD MR. 4: si puede hablar aquí, ven aquí. If

5 que, podemos traer un micrófono a la
cliente: 6.

7 MR. FULLER: Y sólo un recordatorio a todos de nuestros
oradores,

8 tendrá tres minutos para hablar. Y cuando su

9 son tres minutos, voy a pedirle que deje de

10 hablando. Así que tenlo en mente.

11 todos los derechos. Charles Strickland, ¿Estás aquí?

12 MR. STRICKLAND: sí, Señor. Este fue mi discurso dos años
hace 13. Una cosa ya estoy cansado de ver es la celebración de
los C.A.T.S.

14 esta Comisión básicamente como rehén, tienes que subir

15 que las tarifas o nos vamos a recortar servicios. Tiene

16 como las panteras diciendo nosotros construir un estadio
nuevo,

17 nos dan renovaciones.

18 estamos hablando de personas que han limitado los ingresos

19 que tienen que usar el autobús y esto es un

20 dificultades definitivo para todos nosotros. Los C.A.T.S.

parece importarle

21 que un trabajador de contrato pierde--o roba \$50.000

22 de ellos, pero tienen tan comida muchas cajas que

23 no funcionan, no están recogiendo la tarifa de

24 personas que se quieren pagar la actual \$2.

25 haciendo consultas, tengo todos mis números

MTC - 26/03/14 de la audiencia pública

Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995

Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 10

1 aquí desde el año pasado, fue de \$ 2,4 millones mi estimación
como

2 Cuánto es ser perderse en tarifa ingresos de caja. If
3 agrega los 2 dólares, hasta \$ 2,75 millones con the
4 aumento de \$2. Ellos dicen son faltantes de
5 2.8 si no tienen este incremento. Digo cobrar
6 el dinero supone para ser recogida. Cuando me
7 pregunta Sr. Kopf hace dos años cuántas cajas de comida

8 no funcionaban, su respuesta fue "No sé". Como Gerente de 9 operaciones, creo que debe saber. 10 que he pedido a dos de mis representantes elegidos 11 en contacto con Ron Carlee en oficina del Gerente de la ciudad 12 y tienen C.A.T.S. contabilidad prácticas investigadas y 13 nosotros averiguar exactamente cuántas tarifas cajaes no son 14 trabajo y el ingreso exacto del impacto es ser 15 perdidas antes de que tengamos una votación sobre si estamos a 16 aumentar este precio o no. Vamos a averiguar mucho 17 tarifa está perdido. 18 allí también son algunas cosas que siento C.A.T.S. puede 19 generar ingresos solo por ajustar algunas rutas 20 aquí y allí llegar a conseguir más gente para montar el autobús 21 en las tasas actuales. Este próximo sábado por la noche, Hay 22 va a ser una banda homenaje águilas 23 en la fábrica de música de Carolina del norte. A la medianoche, 24 1.000 personas van a salir de ese lugar y 25 creo que si funcionaron un autobús delante del norte MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 11

1 Carolina Music Factory, se construirían hasta 36 personas 2 fácilmente, creo, subirse a ese autobús y dirigirse a 3 el epicentro uptown. Actualmente el bus se convierte 4 Johnson Road justo antes de la música de Carolina del norte Fábrica 5. Hay sólo dos o tres en aquel autobús en 6 noches a veces. Creo que poniendo al frente un 7 un cuarto extra, media milla, quizás three-cuartos 8 de una milla hace pivotar alrededor en el mismo barrio. 9 se puede hacer eso. 10 llamé a Noah Lazarus hace dos años, el propietario 11 de la fábrica de música y le preguntó a ctodos los C.A.T.S. para 12 llevar ese autobús en frente. Dijo que lo hizo. Se 13 no quería hacerlo. Creo que las necesidades de los C.A.T.S. para hacer 14 estos tipo de cosas para generar más ingresos en el 15 nivel actual antes de que ven a nosotros y nos piden para 16 más dinero. 17 otra cosa que pueden hacer es el Ballantyne bus 18, tomarlo Stonecrest, dos millas, generar 19 ingresos allí. Actualmente sólo va a Ballantyne 20 Parkway commons, un parque de oficina. La mayor parte del día

it 21 no de llevando a alguien sobre el puente. Usted toma
22 ti allí, más gente a viajar en el autobús. Te
23 tienen una sala de cine, tiene destino, tienes
24 restaurantes, tienes trabajadores, compradores que va
25 todos utilizan el autobús, estoy seguro de que usar--llega a
la

MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 12

1 tránsito para llegar al tren a uptown.
2 también tenemos tiempos posteriores así que podemos salir
3 más adelante en gran parte de estas áreas. Son los
trabajadores
4 en mi zona en los restaurantes de comida rápida. Tienen
5 a 45 minutos de su turno noche para
6 coger ese autobús pasado en 11:00. Son de a 11:30
7 o medianoche. Tienen que dejar en 10:45 en orden
8 para coger el autobús a las 11:00. Cinco noches una semana
dando
9 a 45 minutos de su turno, es el dinero son
10 tener que sacar de su bolsillo y pagar los C.A.T.S.,
11 plus ahora posiblemente pagar un aumento. No es
12 FERIA. Los C.A.T.S. deben hacer más para atraer a más
pilotos.
13 exigimos más de los C.A.T.S. antes que exigen más
14 cambio de nosotros.
15 MR. FULLER: gracias, Sr. Strickland. Rodney Perry,
16 ¿Estás aquí?
17 (sin respuesta).
¿18 James Anthony? Anthony James, ¿Estás aquí?
19 (sin respuesta).
20 está bien. ¿Laura Lassiter?
21 Sra. LASSITER: aquí.
22 MR. FULLER: vamos arriba, a menos que desee tomar un
micrófono de 23.
24 MS. LASSITER: buenas noches y gracias por permitir que
25 me hablan. Soy un jinete desde hace mucho tiempo de Charlotte
MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 13

1 sistema de transporte. Y he venido aquí esta noche
2 instar a que reconsidere el aumento de los precios de la STS
3 para los pasajeros. Mis razones para ello son simples.
4 con que entiendo que debemos tener
5 aumentos de precios de la gasolina, etcétera. Sin embargo,
6 piden un segmento ya que de la
7 comunidad pagar casi 20 por ciento de sus ingresos,
8, que consiste principalmente en la seguridad social, sólo a
9 obtener de las necesidades básicas de la vida, alimentos
10 compras, por ejemplo. ¿Por qué debemos yo y otros ser
obligados a pagar el aumento propuesto de \$140 para 11
12 pases y US\$ 32 por boletos amarillos cada mes cuando

13 el servicio ya es escandalosamente limitado. Allí
14 era un tiempo cuando podía ir fuera hasta por lo menos

15 medianoche, pero ahora debido a la rezonificación, en orden a
16 recibe un viaje, sólo puedo salir hasta 23:30
17 pero le pregunto ¿por qué Estados como California y
18 Colorado ofrecen a las personas con discapacidad
significativa
19 tarifa descuentos cuando sólo pilotos de autobús regular de
la ciudad
20 descuentos aquí. ¿Es eso justo? Creo que no.
21 si vamos a tout Charlotte como, presupuesto,
22 ciudad de clase mundial, entonces por qué somos tan atrás la
23 veces en el ámbito de transporte cuando es
¿24 considerada un servicio público? ¿Sabías que
25 que más del 80% de las personas con discapacidad comunidad
MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 14

1 no trabaja debido a problemas de transporte o de otro
¿2 preocupación por ingresos? ¿Cómo podemos nosotros esperar
3 a la tierra buena impuesto pagando los ciudadanos when nuestra
ciudad
4 constantemente aumenta los precios pero limita los servicios
que son
5 parte de nuestro Dios da derechos. Y le insto a que
6 se refieren a la declaración de independencia si eres
7 no familiarizados con el término, específicamente en el
8 Declaración de derechos, estos derechos son ser feliz, libre,
9 y productivo.
10 le insto a tomar la decisión correcta y reducir
11 STS, descuentos y ampliar los servicios a
12 la comunidad. Entonces y sólo entonces será Charlotte ser
13 una feria y ciudad de clase mundial. Muchas gracias y
14 adiós.

FULLER de MR. 15: muchas gracias, Sra. Lassiter. Robert

¿16 Lowery, está usted aquí?

17 (sin respuesta).

18 Joann Williams, ¿es aquí?

19 (sin respuesta).

Lamarr 20 bloqueador-Chrockmorcon. Decir que

¿21 derecho?

22 MR. bloqueador-CHROCKMORCON: lo suficientemente cerca.

23 MR. FULLER: cualquiera puede hablar en el micrófono para
arriba

24 aquí, o usted puede hablar con este mic.

25 MR. bloqueador-CHROCKMORCON: te hablo con ese mic.

MTC - 26/03/14 de la audiencia pública

Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995

Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 15

1 buenas noches a todos aquellos con el Metropolitano
Sistema de tránsito 2. Mi nombre es Lamarr

3 bloqueador-Chrockmorcon y soy un periodismo

estudiante 4 en Central Piedmont Community College. He
5 ha a caballo sobre los C.A.T.S. para la última parte de diez
años
6 y yo hemos visto C.A.T.S. empeoran progresivamente en
7 respecto a la disponibilidad de autobuses y la frecuencia,
comportamiento de 8 empleados y la estabilidad financiera.
9 normal relajado de C.A.T.S. porque en ciertas rutas,
10 he perdido dos trabajos en el lapso de nueve meses being
11 sometidos a vigilancia generalizada como puede deberse a
Ineficacia de 12 C.A.T.S. de mantener al itinerario en
13 que pusieron hacia fuera para el público.
14 si todos deciden subir la tarifa a
15 \$2,20, los autobuses deben estar en tiempo, debe haber
16 lugares más donde podemos ir en las rutas locales con una
1:43 transferencias a lo más. Y la necesidad de autobuses
18 ser limpio y seguro. No debe ser autobuses
19 romper. Debe haber hay autobuses más de
20 cinco minutos tarde. Y, además, el conductors' comportamiento
21 es justo--es ridículo sólo absoluta.
22 que estaba en mi camino al trabajo en marzo de 2013
23 y yo estaba en el sprinter de aeropuerto 4:00 ir
24 saliente. Y un operador de autobús de C.A.T.S. que estaba en
el
25 última pierna derecha antes de USAirways terminal, el bus
MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 16

1 driver dijo a mí "Espero perder su insulto maricón
2 su trabajo insulto. " Esto es algo que no
3 necesita ser víctima especialmente si estoy poniendo
4 dinero en un transporte público donde yo puedo confiar
5 no ser pegado en el, no a esperar 45 minutos para
6 autobuses que no pudieran incluso venir y, realmente, cuando
7 \$2,20, lo que--realmente cuando pongo en el
8 disposición de la pregunta alguien me preguntó, le
9 algo pones \$35 en el tanque para llenar para arriba de una
Honda o
10 pagarías \$2,20 para coger un autobús de C.A.T.S.. Ahora mismo
11 lo que estoy sintiendo, sabiendo eso si mi todo día
12 que he sido tarde constantemente sobre los C.A.T.S., puedo
decir que
13 algo relleno nuestro Honda por \$35, sólo hay que poner
14 que por ahí, porque no voy a ir a trabajar
15 el tiempo.
FULLER de MR. 16: muchas gracias, Sr. Blocker- Chrockmorcon. Eso
espero

17 me dijeron que cerca de la derecha. Muchas gracias, Señor,
para
18 tu comentario.
19 a continuación tengo Rashadin, ¿es aquí?
20 (sin respuesta).
¿21 Joe Howarth, está usted aquí?

22 (sin respuesta).

¿23 Anne Roberts, está usted aquí? Sí, Sra. Roberts.

24 se puede ir, si quieres ir hasta allí,

25 que sería grande.

MTC - 26/03/14 de la audiencia pública

Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995

Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 17

1 Sra. ROBERTS: buenas noches. Esta es mi primera vez

2 en cualquier tipo de público de Charlotte, así que no

3 conocer el protocolo. Soy un piloto de bus regular de

C.A.T.S..

Viajar mucho. Cada vez que momentos como este donde mi

5 coche está abajo, va subirse de C.A.T.S.. No tengo un conjunto

6 muchas de las quejas o mucho que decir, pero escribió

7 un par de notas que solo quería compartir.

8 con el servicio de autobuses que tenemos aquí en

Charlotte 9, creo que es muy importante tomar

10 al siguiente nivel. No basta con ofrecer

11 el servicio de autobús. El tipo de servicio que estamos

12 es importante. Sólo porque usted puede conseguir

13 que bus que bajaba la calle no siempre

14 aliviar el problema. Debe ser el tiempo. Se

15 tiene que ser limpio. Debe ser seguro. He sido

16 en algunos de los autobuses apestoso. Y he estado en

17 situaciones donde no podría respirar y no puede

18 abrir una ventana en pleno invierno al cuerpo de ventilación

olor a 19 en un autobús. Es prohibitivo. Así que no es justo

20 el hecho de que el autobús está llegando allí. Tiene

21 tiene que estar limpio. Tiene que ser en el tiempo. Tiene

22 seguro. Usted no amenazó en el autobús.

23 no puede tener gente asiendo ropa y te persiguen

24 y cuss en usted. Estos son los tipos de cosas

25 también han tenido.

MTC - 26/03/14 de la audiencia pública

Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995

Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 18

1 y puedo relacionar al otro caballero que fue

2 hablando de llegar tarde. Autobuses de C.A.T.S. es la mejor

3 forma de perder su trabajo. Nunca he--usted puede conseguir un

4 gran trabajo, pero si tienes que, si realmente tienes

5 depende el autobús de C.A.T.S. para llegar allí, usted

realmente

6, en algún momento, tendrá que comprar un coche o tiene que

find

7 algunos otro tipo confiable de transporte. Tiene

8 no viene a la par.

9 y Charlotte como una ciudad, tengo aquí en
10 Charlotte cuando era sólo una ciudad más pequeña. Me

11 empezaron a llegar aquí en 88 cuando estaba en la
Universidad.
12 He estado aquí casi 30 años ahora y antes Banco
13 de América cuando se convirtió en Carolina del Norte National
Bank
NationsBank 14, entonces se convirtió en Banco de América
después de
15, y ha progresado en Charlotte.
16 creo que es importante especialmente con los C.A.T.S.
17 tomar el nivel de servicio hasta el siguiente punto en el
18 este punto porque no es sólo que tenemos un autobús
servicio 19. Tenemos que llevar a un nivel que
20 coincide con donde la ciudad va porque el autobús
21--el nivel de servicio proporcionado por el autobús
22 no es en absoluto, no coincide con donde Charlotte
23 ha venido de. Y Charlotte como ciudad tiene realmente
24 que se hizo mucho, pero el servicio de autobús tiene que
venir para arriba.
25 y eso es todo lo que tengo que
decir. MTC - 26/03/14 de la
audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 19

1 MR. FULLER: muchas gracias. Gracias a la Sra. Roberts,
2 usted. Ezequiel Mack, ¿Estás aquí?
3 (sin respuesta).
¿4 Mitchell Gwendolyn, está usted aquí? Gwendolyn
5 Mitchell.
6 (sin respuesta).
¿7 Nicholas Rowe, está aquí?
8 (sin respuesta).
9 no. Está bien. Marcus Crump, ¿Estás aquí? Marcus
¿Crump 10?
11 (sin respuesta).
12 todos los derechos. George Johnson, ¿Estás aquí?
13 George Johnson.
14 (sin respuesta).
15 Myra Clark, ¿Estás aquí? Myra Clark.
16 (sin respuesta).
17 Sean Collins, ¿Estás aquí?
18 MR. COLLINS: sí, Señor.
19 MR. FULLER: vienen directamente hasta el podio aquí.
Bienvenida.
20 MR. COLLINS: gracias. No muchas personas--puede chicos
¿21 me oye?
22 Sr. FULLER: sí.
23 MR. COLLINS: no mucha gente puede permitirse un mayor de 20 o

24 aumento de impuestos de 25 centavos. Por supuesto, la gente
está en un presupuesto
25 de sus puestos de trabajo que tiene y se sostiene
MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 20

1 trabajo para como puedan. Los ancianos cuna apenas
2 pagar un aumento de las tasas porque muchos están en un
presupuesto,
3 especialmente aquellos que son viudas y viven por
4 ellos mismos y dejar un poco de dinero extra para la
5 alimentos que son capaces de comprar. Soy un estudiante en la
6 comunidad culinaria escuela de Charlotte y cuando me
7 trabajo en la cocina, especialmente la comida--donde
8 que los alimentos empaquetados serán enviados a los ancianos,
9 reciben la comida a sus hogares o lugares de
10 el desgraciado--para los desafortunados y
11 casas de retiro.
12 por favor, Consejo de la ciudad, nos permite dejar ver, dejar
que
13 que no nos ver ancianos dilapidar todo lo necesario para
montar
14 el autobús de la ciudad. Eso es lo que tengo que decir.
FULLER de MR. 15: todos los derechos. Muchas gracias. Muy bien.
16 Christopher Jackson, ¿está aquí? Cristóbal
¿17 Jackson?
18 (sin respuesta).
¿19 James Gavin, está usted aquí? ¿James Gavin?
20 (sin respuesta).
¿21 Gimoghy arroz? ¿Gimoghy arroz?
22 (sin respuesta).
¿23 Laura Newell, está usted aquí? ¿Laura Newell?
24 (sin respuesta).
25 Deangelo Wiggins, ¿Estás aquí? DeAngelo
MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 21

¿1 Wiggins?
2 (sin respuesta).
3 todos los derechos. Michelle Manning, ¿Estás aquí?
¿4 Michelle Manning?
5 (sin respuesta).
6 niños de Coren, ¿Estás aquí? El Sr. Childs, vienen
7 hasta el podio. Bien, Señor, Bienvenido.
8 Sr. CHILDS: gracias. Buena tarde, todo el mundo. Primero
9 de todos, me gustaría agradecer a los funcionarios de la
ciudad y
10 dirección de C.A.T.S. para por lo menos, lo que permite al
público la
11 la oportunidad de expresar su opinión antes de inflicting
12 un aumento en nuestros presupuestos, nuestros presupuestos
personales.

13 así que gracias por eso.

14 es obvio que la clave para el crecimiento de cualquier
15 municipio sería su transporte público

sistema de 16. Cuando usted está invitando a su fuerza de
trabajo de

17 otros Estados y otros municipios que tienen una

18 sistema de en el lugar, usted está dispuesta a competir con
19 y darles la oportunidad, como
20 que han explicado algunos de los otros riders, para mantener
21 sus medios de vida utilizando el servicio.
22 algunas cosas necesitan ser abordadas específicamente
23 y yo voy a traer aquí. El kiosko
24 servicio en el sistema de tránsito, mal servido en el
Centro de tránsito 25. Habrá una persona que maneje
MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 22

1 clientes, dos personas en la parte posterior contando, nadie
2 toma la iniciativa y ayudar a que
3 individuales cuando parece haber una línea larga. Que
4 las personas a perder los autobuses. Es extremadamente--
5 te pone muy fuera de su horario. Así como
6 el proceso cuando tienes un defectuoso pase semanal,
pase semanal defectuoso 7 con seis días a la izquierda,
8 fue para tenerlo cuidado y me entregué una
9 uso y hay una pluma en la ventana. Necesitamos
10-mucho mejor que eso.
11 llegar hasta la carne de él, se debe
12 no será un año largo programación tema destacado
13 en cualquier lugar en el sistema de C.A.T.S.. Trayendo una
ejemplo 14, el autobús 11, durante años ha sido
15 diezmados. Personas han sido atestadas en ese bus
16 como sardinas cada mañana. No sólo es un
17 inconvenientes, pero también está aumentando la
18 posibilidades de separarse de cosas como la gente la
19 gripe, personas tosen sin cubrirse la boca. Por lo tanto
20 abarrotar gente en un espacio como ese sobre todo,
21 en el invierno, estás aumentando días enfermos, estás
22 aumento llamando a la gente. No está haciendo nada
23 pero lastima la general de la industria que se basa en esto
24 mano de obra.

25: no voy a tomar mucho tiempo. Que MTC -
26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 23

1 podría estar aquí todo el día hablando en lo que respecta a
los términos
2 de las personas que conozco han perdido sus empleos a
3 C.A.T.S.. Lo encontré yo mismo consiguiendo ocho ocurrencias
4 dentro de un período de dos meses debido a C.A.T.S.
específicos
5 rutas no está programadas correctamente. He hecho

6 varias llamadas a 336 paseo y se ha traído a

7 mi atención que las operaciones de autobuses no es
necesariamente
8 a cargo de la programación. Por lo que algunos
9 burocracia que tenemos que conseguir fuera del camino. El
10 personas que están a cargo de programación necesitan ser
11 contacto directo con los problemas que afectan la
12 riders que utilizan su servicio.

FULLER de MR. 13: todos los derechos. Muchas gracias, Sr.
Childs. Todos

14 derecha. Bruto de melodía, ¿Estás aquí? Vienen de arriba,
15 Sra. Gross. Y damos la bienvenida.

16 Sra. GROSS: gracias. Buenas noches. Solo tengo una
17 pareja de puntos, principalmente en el informe que fue
18 dado. Y se habla de \$10.000 al año que
19 se considera bajos ingresos. Y entonces se habla de
20 las minorías.

21 mi lo primero es que no estoy muy seguro de la
22 correlación entre el número de minorías que
23 montar el autobús frente a un aumento de tarifa. Para
24 me confunde.

25 7.6 por ciento, que es la tasa de desempleo

MTC - 26/03/14 de la audiencia pública

Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995

Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 24

1 Charlotte. 5 por ciento, que es la cantidad de complemento
2 beneficios abajo para el año. Eso equals \$20 para un
3 hogar de dos. Es una tarifa semanal. Casi
4 dobles al hacer un hogar de cuatro.

5 una de las cosas dijo fue que parece ser no
6 impacto dispar. Ahora, estaba seguro de lo que ese término
7 significado. Se refiere al término yment unemplo

¿8 la definición actual de él? Porque hay un
impacto 9. Un galón de leche ha subido en el primer
10 barrio de 30 a 60 centavos. 30 a 60 céntimos, que es un
11 mucho cuando estamos hablando de alguien que \$10.000

12 al año. Eso es mucho cuando usted está hablando
13 alguien que está haciendo \$10.000 al año y tienen un
niño de 14 que es más de cinco, por lo que tienen que pagar para
15 niños en el autobús. Por lo que es más profundo que cuánto
16 que hacen. Existe una disparidad. No hay un
17 impacto, un impacto adverso a estas familias y
18 estas casas.

19 sobre todo hacer un poco más de
20 que. Sin embargo, inicialmente no iba a venir
21 porque tengo casi dos horas de viaje en el bus
22 desde el lado sureste hacia el noroeste a

23 llevar a mi hijo a la escuela cada día, cada día. Por lo que
tiene
24 impactante.

25 \$2 es generalmente bueno. Pero cuando empiezas a ir
MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 25

1 a la semana y se va a ir hasta \$22,55.
2 y el mes, nunca he comprado un pase mensual
3 nunca porque no está en mi presupuesto para hacerlo.
4 que afecta mi eléctrico, que ha subido como
5 saber, Duque ha subido, ha subido el gas, el agua tiene
6 subido. Así que mientras estamos hablando sobre el aumento de
la
7 en nuestro transporte, chicos no busca en
8 el cuadro grande. El cuadro afecta a toda la
9 renta de todo el mundo. Gracias.

FULLER de MR. 10: muchas gracias, Sra. Gross. Daniel Bennett,
son

11 usted aquí?

12 Sr. BENNETT: sí.

FULLER de MR. 13: Sr. Bennett, vamos hasta el podio.

14 Sr. BENNETT: en primer lugar, quisiera decir buenas noches
15 todo el mundo, MTC, todos los alcaldes representados, y
16 sin duda el pueblo de los C.A.T.S.. Definitivamente
17 dar chicos un aplauso para lo que te
18 hacer. Vamos a mantenerlo. Mantenga el buen trabajo.
19 yo también voy a estado en mi comunidad I
20 totalmente entender acerca de la crianza y todo el
21 aumenta, cosas que hacer, sino cómo podría
22 lo hacemos. He estado alrededor--estado en Charlotte para
23 casi diez años y hemos visto la tarifa
24 aumentos. Y, sinceramente, le pediría a
25 subirse para ahora mismo y permanecer por más

MTC - 26/03/14 de la audiencia pública

Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995

Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 26

1 año. Soy tipo de cómodo en la marca de \$2. Tiene
2 algo que ya he conseguido utilizado a. Tiene
difícil acostumbrarse a él cuando se convierte a \$2, 3
4 pero luego después de mirar y trabajar tsistema de lo \$2,
5 patrón de \$2 ha sido bueno para mí. Me he realmente no
6 tenía algún problema con ella.
7 C.A.T.S. es a veces, es casi como una extensión
8 de lo que puedo hacer. Realmente he podido tomar
9 aprovechando el sistema para poder llegar a lugares
10 que otras personas no pueden ir a trabajar. Yo no
11 tooting mi cuerno, es a mí. Obtener mi subida.
12 algunas personas no pueden hacer que por sus

situación 13.

14 pero para eso, estoy contra el aumento de tarifa
15 en general, pero luego preguntando un poco poner
16 tu mente quieres que nos da una oportunidad para ajustar
17 a todos los cambios, a lo Duke está haciendo, a lo que
18 agua está haciendo, y todo eso bueno cosas así que podemos
estar

19 preparado. Porque quiero C.A.T.S. función, quiero
20--así que puede hacer lo que se supone debe hacer. Pero
21 a veces, cuando la progresión ocurre, todo el mundo
22 obtiene dejó aquí. Aquellos de nosotros que están detrás
23 deben quedar atrapados por lo que puede trabajar todos
juntos.

24 pero aparte de eso, me encantan los chicos que
25 y mantener el buen trabajo y todos tienen
diversión. MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 27

1 tener una buena noche.

2 MR. FULLER: gracias, Sr. Bennett. Kenji Kellen, son
3 usted aquí? Vamos hasta el podio.

KELLEN MR. 4: bueno, aquí estamos otra vez, señoras y
5 señores y nosotros hemos venido no más lejos de lo que
estábamos

6 antes. Los autobuses son aún tarde, permanecen paradas de
autobús

7 incompatible y allí son algunos conductores del autobús
desagradable

8 por ahí. Pensé que habría aprendido C.A.T.S.

9 ahora. Vamos a retroceder los relojes. Cuando Charlotte
10 inició un sistema de bus, su propósito principal era
11 autobús a criadas en los barrios ricos para que puedan
12 limpiar las casas. Es su base 9:00 a 5:00

trabajo 13. Bueno, los C.A.T.S. al parecer no ha aprendido nada
14 porque todavía se están ejecutando cosas de 9:00 a
base de 5:00 15.

Charlotte 16 se supone que es una ciudad de clase mundial.

17 nuestro sistema de transporte público es otra cosa que.

18 estamos atascados con un sistema que proporciona insuficiente
19 transporte principalmente de bajos ingresos y personas con
discapacidad,

20 que tengo ambos. Sigues diciendo voz nuestra opinión,

21 pero generalmente cae en oídos sordos. Ha llegado el momento
de

mejorar la 22, para mejoran los C.A.T.S.. Gracias.

23 MR. FULLER: gracias, Sr. Kellen. Jessi McClain, son

¿24 usted aquí? Sí, señora. Vienen directamente hasta el podio.

25 bienvenida, Sra. McClain.

MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 28

1 MS. McCLAIN: gracias. Buenas tardes a todos. Me

2 de acuerdo con la gente que ha hablado antes que yo, pero

3 estoy hablando de mí y de mi co-trabajadores.
4 quiero decir a los C.A.T.S. que digo en los últimos
5 cuatro años han cambiado su ruta que necesito
6 para llegar al trabajo. Y hace dos semanas uno de los
7 controladores me informaron que la ruta no sería
Existen 8 a partir del lunes, y que era cierto.
9 que he estado en Charlotte más de 30 años y más
10 de 30 años estaba manejando hasta siete
hace 11 años. Y debido a razones de salud, se convirtió en
12 algo no inhabilitan, pero mi capacidad de trabajo
dejado de 13. Y así estoy viviendo algo así en un fijo
ingreso 14. Soy capaz de trabajar, estoy dispuesto a trabajar,
pero
15 el sistema de tránsito, no consideran las personas que
16 realmente dispuestos a trabajar.
17 de que he trabajado para una empresa por 22 años una dndentro
18 los últimos cuatro años han reencaminado el autobús y
19 ahora han cortarlo completamente hacia el por mi trabajo.
20 tengo que caminar cuatro cuadras por la mañana para llegar a
trabajo 21. Y eso es duro para mí y no sólo yo,
22 pero personas que trabajan en esa área. Algunos a pie de
23 el estadio a donde tienen que ir por
24 el desvío del autobús. Y ahora quieren un extra
25 20 centavos. Te estoy diciendo en el plazo de un mes, que
puede

MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 29

1 hacer mucho con 20 centavos. Gracias.
2 MR. FULLER: gracias, Sra. McClain. Scott Jernigan.
3 enciende hasta el podio. Bienvenida.
4 MR. JERNIGAN: gracias. Me gustaría darle las gracias a todos
5 me permite hable con usted hoy. Esto ha ido
6 para absolutamente alguna vez, como usted sabe y llamemos
7 es lo que es, un impuesto regresivo sobre los pobres de
trabajo.
8 Si haces \$20.000 al año, es un mayor impacto
9 que si haces \$60.000 o \$70.000 al año. Quiero decir
10 lamentablemente, usted sabe, en el pasado, usted sabe, esto
11 ha sido un tema de dolor.
12 desde que Katrina azotó nosotros y el precio del gas
13 tacon hasta casi \$4 el galón, no tenemos mucho
14 de una opción en el transporte de servicios porque nuestro
15 los costos operativos subieron. Gastos de combustible no han
pasado
16 abajo desde Katrina. No estamos viendo ninguna ruptura como
17 cuanto combustible va hacia abajo, usted sabe, para nuestro

18 bolsillos y cosas así. Todo es
19 incluido en el precio cada vez mayor. Empleados públicos,
20 como yo que trabajan para el estado, sólo tienen

21 ver un aumento de 2 por ciento en los últimos cinco años.
22 entiendo, Sabe usted, los conductores de autobús tienen un
23 trabajo duro. No es fácil para ellos estar ahí
24 a las 11:00, 12:00 en la noche, cosas así. Es un
25 tarea difícil. Cuando alguien se enfrenta a ellos, es un
MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 30

1 trabajo peligroso, podría ser. Y de que simpatizo con
2 ellos.

3 la cosa es que necesitamos mirar lo otro can
4 que hacemos. Ha habido cambios en el pasado. Hicimos
5 implementar publicidad en el tren ligero. Que era un
6 gran paso en cuanto a mirar ingresos alternativos
7 fuentes. Tenemos que hacer más que mirar alternativa
8 servicios de impuestos como un todo para mantener la
9 cuesta abajo. Eso es todo que tengo que decir. Gracias
10 mucho.

11 MR. FULLER: gracias, Sr. Jernigan. Tenemos una
12 Además esta noche que permitirá, Shirley Cosey,
13 ¿Estás aquí? Vamos hasta el podio aquí.
14 Bienvenido.

15 MS. COSEY: buenas noches. Gracias por su tiempo. Soy
16 aquí esta noche en nombre de todos que está deshabilitado.
Tomar el autobús de los C.A.T.S. y yo he estado montando los
C.A.T.S.

18 autobuses desde 2003. El año pasado tuvieron un alza en la
tarifa

19 y yo apenas que podíamos pagar y trabajo part-tiempo.
20 y es muy estresante para mí estar aquí esta noche.

21 pero tenía que venir a hablar en nombre de nosotros que son
22 discapacitados.

23 estamos en ingresos fijos y 20 centavos es mucho
24 de dinero cuando usted está tratando de vivir y tratando de
25 ofrecer por sí mismo y queda independiente

MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 31

1 vida. Pero mis C.A.T.S. generales a caballo desde 2003
2 una experiencia agradable. Los conductores de bus son
3 siempre es agradable y, sabes, conseguir en el autobús de cada
4 por la mañana y hablar con el conductor del autobús y hablan
5. Pero no he tenido ninguna mala experiencia del montar a
caballo

6 C.A.T.S. de autobuses desde el 2003 y estoy agradecido que los
C.A.T.S.

7 autobuses están allí, pero les pido que por favor no
8 subir la tarifa porque no recibimos un sueldo cada
año 9. Gracias.

FULLER de MR. 10: muchas gracias, Sra. Cosey. Llega a la
conclusión de
11 las personas que han firmado o que puedan para hablar
12 para esta audiencia pública. Así que entretendría un
13 movimiento de cerrar la audiencia pública.
MESSERA MR. 14: tan movido.
15 Sr. WOODS: segundo.
FULLER de MR. 16: movimiento y segundo a cerrar al público
17 de la audiencia. Todo a favor.
18 (movimiento para cerrar la audiencia aprobada por
unanimidad).
19 MR. FULLER: muchas gracias.
20 (con lo cual, el registro se cerró a las 18:23)
21 * * * * *

22
23
24
25

MTC - 26/03/14 de la audiencia pública
Transcribe@LowranceReporting.com - o - 704-543-7995
Lowrance Reporting Service, Inc.

Página 32

CERTIFICADO DE ESTADO DE
CAROLINA DEL NORTE
CONDADO DE UNIÓN DEL
REPORTERO

Que, CHRISTINE A. TAYLOR, RPR, notario
por la presente Certifico que el procedimiento anterior y
se transcribe bajo mi supervisión y dirección; que
las partes estaban presentes como se indica, y que yo no
soy de aconsejan o en el empleo de cualquiera de las ies
detpar a esta acción, ni me interesa el resultado de esta
acción.

Además certifico que la anterior 31
páginas constituyen una transcripción fiel y exacta del
testimonio.

Esto el día 7 de abril de 2014.

CHRISTINE A. TAYLOR, RPR
notario público
#19960530077

COMMUNICATIONS & ADVERTISEMENTS

First communications to the public occurred on January 23, 2014 the morning after the FY2015/FY2016 budget was presented to the Metropolitan Transit Commission which included a proposal for the fare increase. Communications to the public took several forms and included:

- Website posting of the proposed fare increase (website provided by Google Translate in multiple languages)
- E-Mail subscription notifications to all subscribers
- Printer rider alerts placed on all revenue vehicles in English and Spanish
- Hanging alerts on all revenue vehicles in English and Spanish
- In-Shelter posters placed at all shelters with the capability to display information
- Multiple Newspaper articles:
 - Charlotte Observer
 - Charlotte Post
 - Newspapers in the area of the surrounding communities of the United States with CUNTS services
 - Spanish written newspapers
- Press releases available on the region
- Posting on Facebook and Twitter accounts

8.0 APÉNDICE D: LISTA DE ORGANIZACIONES SIN FINES DE LUCRO CON DESCUENTO TARIFA 1 DE JULIO, 2012-JUNIO 30, 2013.

La siguiente lista incluye 155 organizaciones.

Lugar de un niño	CMC - clínica de insuficiencia cardíaca	CMC-Univ. Departamento de emergencia
Cuidado de adultos y centro de acción	CMC - principal médico de 6B	Escuela culinaria COMM.
Alexpress internacional	Atención clínica CMC - principal	Comunidades en SCHL-principal
ANUVIA prevención y RECOV	Misericordia CMC	Opciones de la comunidad, Inc.
Área Salud Mental auth.	Dpto. emergencia de la misericordia CMC	Servicio de apoyo comunitario
Asheville Buncombe	Medicina interna CMC MP	Ministerios de ayuda de crisis
Academia Behauilu	CMC-Myers Park OB/GYN	Encrucijada carta H.S.
Aseguramiento de la Santísima	Parque de Myers CMC ortopédicos	CTR para la transición de la com.
Manejo de casos Bradely-REID	Unidad de observación de CMC	Salud de CW Williams COMM.
Anillo de cuidado	Atención de neurología pediátrica de CMC	Dress for Success
Refugiados de Carolina	CA clínica de CMC Pineville.	DSS CSW
Caridades Católicas diócesis de Charlotte	CMC-personal Care Partners	DSS ancianos General Pur.
Chandra Ashford	Departamento de relaciones con CMC-Guest	DSS
Opciones de cambio, Inc.	CMC-misericordia enfermería administración	DSS II
Zona de Charlotte Fund, Inc.	CMC-MP Pediatría	Medicaid DSS
Vivienda de la familia de Charlotte	CMC-pediátrica ED	DSS-suplemento Trans.
Charlotte vivienda auth.	CMC-Randolph	Easter Seals, N.C. de la UCP
Res palomas-nido de Charlotte	Atención clínica CMC-UNIV	Éxodo Fundación org.
Misión de rescate de Charlotte		Foro de la familia
Niños hogar sociedad de NC		Alimentados. A mitad de camino Mcleon Ctr.
Iglesia Episcopal de Cristo		Primera iglesia Bautista

Florencia Crittention ser.	Enfermedad adictiva McLeod	Park Road Baptist Church
Socios escuela de libertad	Gestión de atención de embarazo de Meck	PATS lugar niño Advocacy Center Inc.
Amistad personal dev Corp.	Oficina de la administración de Meck	Artes escénicas para jóvenes y adultos
Goodwill Industries	Oficina de la administración de Meck	Artes escénicas para jóvenes y adultos
Iglesia Bautista de Puerto Cosecha de CTR de CLT, Inc.	Coordinación de la atención de Meck para niños	Centrada en la persona de los socios
Hawthorne United Methodist	Oficina del alguacil de MECK CO	Presby comportamiento salud 7E
Healthy Families Mecklenburg	Comisión de Meck Co mujeres	Presby amigo Kemp Cancer
Manos celestiales Fam. Ppal.	Departamento de salud del Condado MECK	Atención en la comunidad de Presby
Asilo de esperanza	Servicios de los veteranos de Condado Meck	Servicios Hospital presbiteriano
Hyaets	Servicios de los veteranos de Condado Meck	Pritchard Memorial Baptist Church
Inner Vision Inc.	Enlace de Meck	Church
Res de comunicación innovadoras.	Meck ETS VIH	Q-Foundation, Inc.
INREACH	Meckcares	Servicio de cuidado de calidad casa
De Jacob LAD	Ministerios de Mecklenburg	Servicios familiares de calidad
Charlotte KIPP	Recurso médico 3719	Rescare servicio de mano de obra
Instituto del cáncer de Levine	Monarca	RHA Behavioral Health Park RD & N. Tryon
Servicios de León	Monte Olivo adulto cuidado	MT. Olive Baptist Church
Lois Lodge	Myers Park Baptist Church	Centro de atención de Howell RHA
Amoroso cuidado adultos	Myers Park Presbyterian	Proyecto de aumento del coche.
Amoroso toque adulto D/C	Nevins Inc.	Programa de RYAN White
Servicios de familia luteranos	Nueva iglesia de Charlotte	V.A. Salisbury
Centro de ayuda de Matthews	Nuevos amigos cuidado adulto	Ejército de salvación -arco hombres
Iglesia Presbiteriana Matthews	Centro de cuidado de día de adultos de PALS	Servicios de salud del refugio
Matthews unieron Methodist		

SocialServ.COM	Los parientes, Inc.	Liga Urbana de Central
Iglesia de San Juan Bautista	Tercera Iglesia Presbiteriana	Ministerio urbano
Iglesia de St. Thomas Aquinas	Tiempo libre juvenil	Rehabilitación vocacional
St. Vincent De Paul	Escuela Episcopal de la Trinidad	YMCA de Charlotte mayor
Steele Creek iglesia	Cura de verdad y unir	Juventud y familia
Vivienda de apoyo pers	UMAR	Iniciativas de desarrollo de la juventud
Teen Health Connection	Servicios de familia Unidas	YWCA centro Carolinas
El Club de becarios buena	Universidad adulto Care Inc.	
La cocina de Reyes	Refugio de la zona alta de los hombres	





GOLD RUSH



**CityLYNX oro línea primera fase Gold
Rush línea roja:**

Título VI servicio Análisis de equidad

-
**28 de febrero de 2014
Proyecto de revisión 0 00**

Sistema de tránsito del área de Charlotte
Ciudad de Charlotte
600 East Fourth Street
Centro de gobierno de Charlotte-Mecklenburg
Charlotte, Carolina del norte 28202

TABLA DE CONTENIDOS

[1 introducción](#)

[1.1 proyecto fondo](#)

[1.1.1 estaciones de](#)

[1.1.2 Plan de operación](#)

[1.1.3 oro CityLYNX línea](#)

[2 participación del público](#)

[2.1 Plan de servicios de tránsito del Condado](#)

[2.1.1 servicios de transporte público de todo Plan de participación pública](#)

[2.2 Plan de los servicios de tránsito todo comentario público](#)

[2.3 oro CityLYNX línea fase uno combina estrategia de comunicaciones](#)

[2.3.1 oro CityLYNX línea fase un comentario público](#)

[3 servicio metodología de análisis de equidad](#)

[3.1 marco legal y regulatorio](#)

[Referencias y orientación título VI](#)

[3.1.1](#)

[3.2 conjuntos de datos](#)

- [3.3 definiciones](#)
- [3.4 área de estudio](#)
 - [3.4.1 área de servicio](#)
- [3.5 datos cálculos](#)
 - [3.5.1 datos demográficos](#)
- [4 las condiciones existentes](#)
 - [4.1 datos demográficos a nivel de la ruta](#)
 - [4.2 Demografía](#)
 - [4.3 fiebre del oro línea roja servicio características](#)
- [5 análisis de la equidad del servicio](#)
 - [5.1 Descripción de cambios de ruta](#)
 - [5.2 análisis del nivel de la ruta](#)
 - [5.3 Demografía](#)
 - [5.4 frecuencia/avanzadas](#)
 - [5.5 pasajeros](#)
 - [5.6 útil de servicio](#)
 - [5.7 análisis de tiempo de viaje](#)
 - [5.8 dejar de espacio, ubicación e instalaciones](#)
 - [5.9 capacidad de vehículo](#)
- [6 mitigación](#)

Índice de tablas

Tabla 2-1 CTSP participación pública y divulgación

Tabla 2-2 Charlotte Streetcar arranque proyecto reuniones públicas

Tabla 4-1 servicio existentes área Demografía (por ciento de tipo demográfico)

Tabla 4-2 CPCC minoría proporción de matriculación de alumnos

Tabla 4-3 la fiebre del oro existente línea roja Headways (minutos)

Tabla 4-4 existentes Gold Rush línea roja útil de servicio

Tabla 5-1 servicio zona comparación demográfica

Tabla 5-2 2015 Gold Rush Red Line y línea de oro CityLYNX una fase Headways (minutos)

Tabla 5-3 CityLYNX oro línea fase uno palmo de servicio

Tabla 6-1 CTSP 2012-2017 Gold Rush línea roja comentario público

Índice de figuras

Figura 1 la fiebre del oro rojo de línea

Plan del sistema de tránsito Figura 2 2030

Figura 3 CityLYNX oro línea fase uno

Figura 4 2030 sistema Plan - CityLYNX Gold Line

Figura 5 CTSP propone ruta 86 - fiebre del oro de línea roja

Figura 6 FY17 FY13 CTSP lugares de reunión pública

Figura 7 la fiebre del oro rojo línea extensiones de censo de bajos ingresos y minorías

Figura 8 CityLYNX oro línea fase uno/Gold Rush roja línea-2015

Extensiones de censo de bajos ingresos y minorías

Figura 9 línea CityLYNX línea oro fase uno-oro rojo

Detener la comparación de la situación

9.0 1 INTRODUCCIÓN

El propósito de este documento es para documentar el análisis de equidad título VI servicio de cambios en el servicio de transporte sistema de transporte área de Charlotte (C.A.T.S.) la fiebre del oro rojo línea como resultado de la aplicación de la ciudad de Charlotte Streetcar servicio arranque. El servicio de la fiebre del oro (Figura 1) está actualmente un servicio gratuito, financiado conjuntamente por los C.A.T.S. y Charlotte centro ciudad socios (CCCP). El servicio de arranque de Streetcar de Charlotte está previsto actualmente para ser un servicio gratuito. Por lo tanto en este momento, un análisis de la equidad de tarifas no está incluido como parte de este documento. Proyecto el arranque de Streetcar de Charlotte se espera que comience el servicio de rentas en 2015.

1.1 proyecto fondo

Como parte de la 2030 tránsito Plan de sistema (Figura 2), la línea de arranque de Streetcar de Charlotte (Figura 3) es la primera fase del centro de ciudad Streetcar propuesto (Figura 4). El proyecto será financiado por una subvención de \$ 24,99 millones concedida en 2010 a través del programa de circulación urbanos administrados por la administración de tránsito Federal (FTA). Cuando termine el proyecto será la primera milla y media de la propuesta diez milla centro ciudad Streetcar. La alineación se extenderá a lo largo de East St. comercio y Ave Elizabeth Hawthorne St utilizando una media milla de pista existente que fue instalado como parte del proyecto paisaje urbano Elizabeth Ave. Con un terminal en el centro de transporte de Charlotte, centro de transferencia de bus primario C.A.T.S. así como una estación de tren de la línea azul lince y el otro terminal en el campus principal del Hospital Novant (formalmente Presbyterian), el proyecto proporcionará servicio a numerosas atracciones y servicios a lo largo del corredor Oriente comercial St/Elizabeth Ave. Los destinos más importantes del área del proyecto son la Time Warner Cable Arena, restaurantes y tiendas Charlotte/Mecklenburg gobierno Distrito Central Piedmont Community College y Elizabeth Ave..



CTC y

lince línea azul

- 1.1.1 **Estaciones de**

La línea de arranque de Streetcar de Charlotte tendrá seis estaciones. Estaciones utilizarán una configuración de plataforma lateral o central e incluyen refugios, iluminación, bancas, botes de basura y arte público.

- **1.1.2 Plan de funcionamiento**

El servicio de arranque de Charlotte tranvía que funciona siete días a la semana de aproximadamente 6:00 a 11:00 pm del lunes al jueves, 6:00 a 12:00 am el viernes, 8:00 a 12:00 am el sábado y el domingo 9:00 a 19:00. El servicio operará en headways 15 minutos.

- **1.1.3 Línea de oro CityLYNX**

Como con todos los servicios de C.A.T.S., branding y marketing son elementos clave. Por lo tanto, con el fin de incorporar el centro de la ciudad Streetcar en familia de C.A.T.S. de los servicios, se desarrolló una nueva marca. La línea Gold de CityLYNX fue seleccionada en mayo de 2013 como la nueva marca para el centro de la ciudad Streetcar. La línea de arranque de Streetcar de Charlotte es la primera fase de la línea oro de CityLYNX y se referirá en este documento como el CityLYNX oro línea de fase.

- **2 PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO**

- **2.1 Plan de servicios de tránsito de todo el Condado**

Cada cinco años, los C.A.T.S. actualiza el Condado tránsito servicios Plan (CTSP). Del CTSP está desarrollado para proporcionar análisis estratégico y recomendaciones para mejoras del servicio de transporte público durante un período de cinco años. El plan se centra en tres servicios: servicio local de autobuses, servicios de autobús de barrio/comunidad y servicio de autobús expreso. Este enfoque permite a los C.A.T.S. hacer recomendaciones sobre el tipo y la cantidad de autobuses futura en la región.

Este plan incluye:

- *Proceso de contratación pública* – Una revisión de esfuerzos para educar y aprender de los pasajeros y el público en general durante el proceso de CTSP de divulgación al público
- *Revisión de los servicios de tránsito existentes y Performance C.A.T.S.* – Una revisión del rendimiento del sistema de tránsito existente servicios enfocándose en la productividad, rentabilidad y confiabilidad del servicio
- *Recomendaciones de desarrollo de capital* – Recomendaciones con respecto a futuras instalaciones de Park and Ride
- *Plan de servicio de cinco años* – Desarrollo de un actualizado Plan de cinco años para mejorar los C.A.T.S. tránsito servicios a través de 2017

- **2.1.1 Todo tránsito servicios Plan de participación pública**

Puesto que el CityLYNX oro línea fase uno se aplicará durante el plazo del 13 de FY - FY17 CTSP, los cambios resultantes en la línea roja del acometidas del oro fueron incorporados del CTSP. Figura 5 detalla el cambio en el CTSP. Para recibir comentarios del público sobre el CTSP, C.A.T.S. desarrollaron un plan de participación pública (PIP). El plan consistió en reuniones anunciadas públicamente, presentaciones en reuniones de barrio, encuestas y reuniones de las partes interesadas. Exitosa participación del público es una prioridad para los C.A.T.S.; para lograr ese objetivo los C.A.T.S. utilizan los siguientes métodos de divulgación y encuentro de notificación:

- Cartas de la Asociación del barrio.
- Notificación por correo electrónico.
- Notificación de la reunión en sitio web de C.A.T.S., así como calendario de eventos de la ciudad de Charlotte.
- Alertas del conductor en autobuses y trenes.
- Los medios de prensa.
- Colocan anuncios en los periódicos locales: observador de Charlotte, Charlotte Post (periódico de lectores afroamericanos) y Que Pasa (diario de lectores de América Latina).
- Distribución de una encuesta en la primera reunión pública y en línea.

Como resultado de los métodos de extensión que se ha señalado anteriormente, el CTSP fue presentado en 42 encuentros a 592 asistentes. Tabla 2-1 proporciona detalles sobre las reuniones celebradas durante la fase de participación pública de la CTSP. La figura 6 detalla la ubicación geográfica de las reuniones públicas y su relación con los C.A.T.S.

minoría de área de servicio y extensiones de censo de bajos ingresos en el Condado de Mecklenburg. Documentación para la geografía y la metodología que determina los C.A.T.S. servicio área minoridad y Censo de bajos ingresos

extensiones se describe en la sección 3 de este documento.

Tabla 2-1

Difusión y participación pública CTSP

Fecha	Partes interesadas / Asociación de vecinos / de pública reunión	Asistencia
-------	---	------------

04 de octubre de 2010	Grier Heights Neighborhood Association	27
05 de octubre de 2010	Asociación de vecinos de Druid Hills	20
07 de octubre de 2010	* Expresar jinetes - biblioteca principal de Charlotte Mecklenburg	12
11 de octubre de 2010	Asociación de la comunidad alturas de Villa	15
11 de octubre de 2010	Asociación de vecinos Parque de Madison	32
12 de octubre de 2010	*Boulevard del sur carril ligero servicio	1
13 de octubre de 2010	*Biblioteca Regional del norte	0
13 de octubre de 2010	*Biblioteca Regional de independencia	3
14 de octubre de 2010	*Arbor Glen Outreach Center	0
14 de octubre de 2010	Comité Asesor de servicios de tránsito	8
18 de octubre de 2010	Asociación de vecinos de sala tercera	13
19 de octubre de 2010	Asociación de vecinos Toddville	4
21 de octubre de 2010	*Centro de gobierno de Charlotte Mecklenburg	19
21 de octubre de 2010	Socios de la comunidad de Charlotte este	11
25 de octubre de 2010	Consejo de transporte del centro de la ciudad	11
01 de noviembre de 2010	Distrito de South End	48
02 de noviembre de 2010	Asociación de vecinos de NoDa	23
03 de noviembre de 2010	Uso conjunto de tareas	19
03 de noviembre de 2010	CIGNA HealthCare	1
04 de noviembre de 2010	Asociación del vecindario de Washington Heights	8
04 de noviembre de 2010	* 83 x reunión pública - biblioteca principal de Charlotte Mecklenburg	2
08 de noviembre de 2010	Johnson C. Smith	8
12 de noviembre de 2010	Universidad de Davidson	6
16 de noviembre de 2010	Asociación de propietarios de Home Creek Highland	40
16 de noviembre de 2010	Asociación vecinal campo verde	24
16 de noviembre de 2010	Carolina Medical Center - Steele Creek	3
18 de noviembre de 2010	Socios de ciudad universitaria	18

22 de noviembre de 2010	Asociación de vecinos de Langston	14
23 de noviembre de 2010	Autoridad de vivienda de Parktowne terraza-Charlotte	33
07 de diciembre de 2010	Asociación de vecinos de colinas de Allan	19
13 de diciembre de 2010	Feria de Charlotte Transportation Center	25
16 de diciembre de 2010	Comunidad de Greenville	0
09 de agosto de 2011	*Boulevard del sur carril ligero servicio	13
11 de agosto de 2011	* Charlotte Mecklenburg gobierno centro	14
13 de agosto de 2011	Asociación de vecinos del histórico West End	12
16 de agosto de 2011	*Arbor Glen Outreach Center	0
17 de agosto de 2011	*Biblioteca Regional del norte	10
18 de agosto de 2011	*Biblioteca Regional de independencia	7
24 de agosto de 2011	* Biblioteca Regional ciudad universitaria	6
30 de agosto de 2011	* Centro de recreación de Charlotte oeste	17
08 de septiembre de 2011	* Gateway Village YMCA	16
21 de septiembre de 2011	Organización de la comunidad de alturas de la Villa y lugar de McCreesh	30

* C.A.T.S. reunión pública

- ## 2.2 Plan de los servicios de tránsito todo comentario público

El PIP CTSP reunió a comentario público en todos los servicios de los C.A.T.S.. Para los efectos de este documento, incluimos sólo comentarios relacionados con la línea roja de la fiebre del oro. Documentación completa del proceso público CTSP puede revisarse en el *FY13-FY17 Condado tránsito Plan de servicios*. Comentarios directamente relacionados con la línea roja de la fiebre del oro se detallan en la siguiente lista. Mitigación de cualquier impacto de servicio se detallan en el apartado 6 de este documento.

- Operar servicio de noche así como todo el servicio de día los sábados.
- Proporcionar un servicio más frecuente en la fiebre del oro durante el pico y no pico veces para viajeros uptown.
- Proporcionar servicios adicionales durante eventos uptown para los asistentes al evento.

- **2.3 oro CityLYNX línea fase uno combina estrategia de comunicaciones**

Con el fin de recibir comentarios del público sobre el CityLYNX oro línea fase uno, la ciudad de Charlotte desarrolló una estrategia de comunicaciones combinados. Esta estrategia se implementó con éxito durante la construcción de la línea azul de lince. Al igual que la línea azul de lince, el CityLYNX oro línea fase de un proyecto requiere la coordinación de múltiples agencias de la ciudad/condado. Hasta el momento, esta estrategia ha guiado el proyecto a diseño final y construcción. Objetivos de la estrategia de comunicaciones combinados son los siguientes.

- Educar e informar a la opinión pública sobre el proyecto y el nuevo modo de transporte.
- Mantener funcionarios informados y comprometidos.
- Proporcionar información actualizada construcción a todas las partes interesadas.
- Recordarle a la gente por qué es importante el Streetcar.
- Trabajo con las empresas para atender sus inquietudes y hacerlos defensores del proyecto.

Con el fin de lograr los objetivos antes mencionados, se aplicaron los siguientes métodos de extensión.

- Notificación por correo electrónico.
- Reuniones públicas fueron publicadas en calendario de eventos de la ciudad de Charlotte.
- Los medios de prensa.
- Colocan anuncios en los periódicos locales: observador de Charlotte, Charlotte Post (periódico afroamericano de lectores y Que Pasa (diario de lectores de América Latina).
- Distribución de una encuestas en reuniones públicas y en línea.
- Señalado el enlace de negocios responsables para ponerse en contacto con todas las empresas afectadas por el proyecto.
- Rueda de negocios se formó para aportar al equipo de construcción
- Material informativo tales como hojas informativas, postales, informes de progreso, señalización, folletos, carteles doorhangars, información del proyecto así como hasta la fecha en www.charlottefuture.com.

Como resultado de los métodos de extensión que se ha señalado anteriormente, se celebraron once reuniones públicas. Tabla 2-2 proporciona detalles sobre las reuniones celebradas durante la fase de participación pública del proyecto de arranque Streetcar de Charlotte.

Tabla 2-2

Tranvía de Charlotte arranque proyecto reuniones públicas

Fecha	Lugar de reunión
17 de noviembre de 2009	Centro de gobierno de Charlotte-Mecklenburg
19 de noviembre de 2009	Johnson C. Smith University (históricamente negro Universidad ubicada en la comunidad minoritaria)
24 de noviembre de 2009	Iglesia Episcopal de St. Andrews
18 de febrero de 2010	Centro de gobierno de Charlotte-Mecklenburg
20 de abril de 2010	Iglesia Episcopal de St. Andrews
22 de abril de 2010	Centro de gobierno de Charlotte-Mecklenburg
27 de abril de 2010	Johnson C. Smith University (históricamente negro Universidad ubicada en la comunidad minoritaria)
28 de septiembre de 2010	Memorial United Methodist Church
30 de septiembre de 2010	Johnson C. Smith University (Históricamente negro Universidad ubicada en la comunidad minoritaria)
05 de octubre de 2010	Centro de gobierno de Charlotte-Mecklenburg
17 de noviembre de 2011	Centro de gobierno de Charlotte-Mecklenburg

- **2.3.1 CityLYNX oro línea fase un comentario público**

La estrategia de comunicaciones combinados para el proyecto de arranque Charlotte Streetcar se reunieron comentario público, principalmente en el diseño e implementación del servicio Streetcar. Para los efectos de este documento, incluimos sólo comentarios relacionados con la línea roja de la fiebre del oro. Comentarios directamente relacionados con la línea roja de la fiebre del oro se detallan en la siguiente lista. Mitigación de cualquier impacto de servicio se detallan en el apartado 6 de este documento.

- ¿Los C.A.T.S. ya no proporcionará el servicio gratuito de la fiebre del oro cuando está en funcionamiento el tranvía?
- Habrá una zona de libre de tarifa en el tranvía?

• 3 METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DE EQUIDAD SERVICIO

Análisis de acciones de servicio A título VI fue realizada en los cambios propuestos a la fiebre del oro rojo línea servicio como resultado de los cambios propuestos servicio asociados con la implementación del proyecto de arranque Streetcar de Charlotte. Este análisis determina si los ajustes propuestos tendrá un impacto desproporcionadamente adverso y alto sobre las minorías y las poblaciones de bajos ingresos. El análisis también recomienda mitigación, en caso necesario.

• 3.1 marco legal y regulatorio

Este análisis cumplen con los requisitos jurídicos descritos en *título VI de la ley de derechos civiles de 1964* (42 USC § 2000D et seq.) De julio de 1964. El análisis utiliza además la dirección y referencias descritas en la sección 3.1.1

• 3.1.1 Referencias y orientación título VI

Este documento se ha completado con las definiciones, metodologías y orientación en:

- *Servicio FTA título VI y cuestionario de análisis de equidad de tarifas* Abril de 2011
- *Política de C.A.T.S. para grandes cambios en el servicio o tarifa cambio comentarios* (CivR01 de C.A.T.S.), agosto de 2008
- *Título VI y el título VI – directrices dependientes de destinatarios de administración de tránsito Federal* (TLC Circular C 4702.1A), mayo de 2007
- *Título VI y el título VI – directrices dependientes de destinatarios de administración de tránsito Federal* (TLC Circular C 4702.1B), 01 de octubre de 2012

• 3.2 conjuntos de datos

Los siguientes datos de la geográficos fue utilizados para completar el análisis demográfico y el número de pasajeros para el análisis de la equidad del servicio:

- *Datos de censo de Estados Unidos 2010 – tracto nivel población por raza*
- *2011 5 años datos de la encuesta de comunidad americana tabla S1701-tracto pobreza nivel estado*
- *Datos de pasajeros generados de C.A.T.S. tránsito vehículo automático de pasajeros contadores (APC): APC contiene sensores infrarrojos y de temperatura que se encuentran en cada puerta de vehículo de transporte. Los sensores de la APC sólo se activan cuando las puertas se abren y de movimiento es detectado. Se recoge información respecto a cuántas personas entrar (embarques) o salida (alightings) el vehículo de transporte. Al mismo tiempo, la APC recopila las coordenadas de la parada de tránsito (lat/long). Un ordenador de a bordo cada vehículo almacena los datos hasta que se transmite a una base de datos fijo.*

- **3.3 definiciones**

Bajos ingresos – La tasa de pobreza por nivel de las vías según lo definido por los 5 años de los E.E.U.U. encuesta sobre censo de la comunidad estadounidense (ACS) estima S1701 mesa. ¹

¹ ACS la encuesta sustituye la forma larga del censo decenal, que previamente preguntaba sobre ingreso medio. El Departamento de salud y servicios humanos fue anteriormente responsable de desarrollar las directrices de la pobreza basadas en esta medida de ingreso medio. Política de C.A.T.S. hace referencia a las guías DHHS. Personal BLE consultó con personal de los derechos civiles de los C.A.T.S., que acepta el uso de los datos de la ACS y la geografía de esta variable.

Informe de cambio de servicio de mayor – Según la sección 4.0 de C.A.T.S. CivR01 *política para grandes cambios en el servicio o comentarios del cambio de tarifa*, una revisión de ajuste de servicio ocurrirá siempre que exista un ajuste de servicio de cualquier servicio de transporte proporcionado por los C.A.T.S..

Ajustes de servicio de mayor – Según el punto 4.1 de C.A.T.S. CivR01 *política para grandes cambios en el servicio o tarifa cambio comentarios*, incluye un ajuste de servicio:

- Una mayor reducción del 25% en millas de ruta u horas de ingresos para cualquier conjunto de rutas o cualquier ruta solo ser modificada dentro de un corredor
- La abolición de una ruta de tránsito existentes sin un reemplazo
- La reestructuración del servicio de transporte a lo largo de un corredor como se define por los C.A.T.S..
- Nota: esta política está prevista para la actualización en septiembre de 2013, pero esta revisión califica bajo las nuevas normas.

Minoría – En el agregado, no-blanco/Non-Hispanic la población por raza de tracto de censo según lo definido por el censo decenal los E.E.U.U. censo 2010.

- **3.4 área de estudio**

- **3.4.1 Área de servicio**

Se calcula el área de servicio (en conjunto):

1. Los todo C.A.T.S. sistema bus y el carril polilínea archivos GIS son overlaid en polígonos de tracto de censo de Carolina de norte a sur que contiene datos demográficos.
2. Se calcula un búfer de ¾ de milla de la no-express bus y ferrocarril ruta polilíneas que representan las rutas fijas y los americanos con servicio de transporte complementario de discapacidad (ADA).
3. Un búfer de ¼ de milla es calculado a partir de las polilíneas de la ruta de autobús expreso
4. Los buffers de dos entonces se fusionan resultando en área de servicio total de C.A.T.S..
5. Luego se seleccionan los tractos de censo con centroides dentro del área de servicio.
6. Los datos demográficos se unió a las zonas afectadas se exportan como una tabla.

- **3.5 datos cálculos**

- **3.5.1 Datos demográficos**

- **3.5.1.1 DATOS DEMOGRÁFICOS DEL ÁREA DE SERVICIO**

Los datos demográficos se calculan entonces para el área de servicio total de C.A.T.S.. Población por raza se calcula utilizando la más reciente decenal geografía nivel tracto censo. Porcentaje minoritario se calcula para que áreas de servicio proporcionar una comparación de línea de base utilizando la siguiente fórmula.

- $\text{Porcentaje minoritario} = \frac{\text{servicio Total área minoritaria población}}{\text{Total de servicios área población}}$

Porcentaje de ingreso bajo se calcula usando el nivel de las vías a continuación datos sobre la pobreza por la más reciente tabla de datos de 5 años ACS S1701. Bajos ingresos por ciento está calculado para que extensiones de área de servicio proporcionar una comparación de línea de base utilizando la siguiente fórmula.

- $\% \text{ Bajos ingresos} = \frac{\text{población de la zona de servicio Total por debajo de la pobreza}}{\text{Total de servicios área población cuales se determina el estado de la pobreza}}$

Los porcentajes resultantes de los datos demográficos se utilizan luego como umbral para determinar zonas de bajos ingresos y minoría. Cualquier tracto de censo que tiene un porcentaje de minorías o a poblaciones de bajos ingresos en o superior a los umbrales demográficos C.A.T.S. servicio área considerada minoría o extensiones de bajos ingresos con el propósito de análisis del título VI.

- **3.5.1.2 DATOS DEMOGRÁFICOS A NIVEL DE RUTA**

Datos demográficos de las rutas de autobús se calculan utilizando el mismo método como se describe en la sección 3.5.1.1. Sin embargo, en el caso de vías expresas, los datos demográficos se calculan solamente para las partes de la ruta donde la ruta está en servicio.

- **4 CONDICIONES EXISTENTES**

- **4.1 datos demográficos a nivel de la ruta**

Datos demográficos de para las rutas de autobús individual se calculan utilizando el mismo método como se describe en la sección 3.5.1.1. Sin embargo, en el caso de vías expresas, los datos demográficos se calculan solamente para las partes de la ruta donde la ruta está en servicio. Un mapa de la línea existente de Red Gold Rush que detallan las minorías y las poblaciones de bajos ingresos puede verse en la figura 7.

- **4.2 Demografía**

Tabla 4-1 detalla el servicio área minorías y las poblaciones de bajos ingresos para la línea roja de la fiebre del oro.

Tabla 4-1
Demografía de área servicio existente (por ciento de tipo demográfico)

Área de servicio	Proporción minoritaria de la población	Proporción de bajos ingresos de la población
Área de servicio completa de C.A.T.S.	47.52%	14.25%
Gold Rush línea roja	61,44%	26.04%

Como se indica en la sección 1 de este documento el CityLYNX oro línea fase de un proyecto viajará a través del campus de la Central Piedmont Community College (CPCC). Teniendo en cuenta que los C.A.T.S. los clientes utilizar numerosas rutas para viajar a CPCC, es necesario identificar la proporción minoritaria de la matriculación de alumnos. Tabla 4-2 detalles de la proporción de minorías 2012-2013 CPCC de la inscripción total del estudiante como el centro de los Estados Unidos Departamento de educación Instituto de Educación Ciencias nacional para estadísticas de la educación *sistema integrado de datos de educación postsecundaria*.

Tabla 4-2

CPCC minoría proporción de matriculación de alumnos
56,3%

- **4.3 fiebre del oro línea roja servicio características**

Avanzadas para la fiebre del oro rojo línea existente se enumeran en la tabla 4-3.

Tabla 4-3
Avanzadas de línea roja Gold Rush existentes (minutos)

Ruta	Período de tiempo		
	Pico	Mediodía	Noche
Gold Rush línea roja	12	12	---

Nota: "----" se refiere a ningún servicio durante el período de tiempo

El lapso de servicio para la línea roja de la fiebre del oro se enumera en la tabla 4-3.

Tabla 4-4
Palmo de línea roja Gold Rush existentes del servicio

Ruta	Útil de servicio		
	Días de la semana	Sábado	Domingo
Gold Rush línea roja	6:40 – 18:30	---	---

Nota: "----" se refiere a ningún servicio durante el período de tiempo

- **5 ANÁLISIS DE LA EQUIDAD DEL SERVICIO**

- **5.1 Descripción de cambios de ruta**

La fiebre del oro rojo línea proporciona el transporte gratuitos de Johnson C. Smith University a través de la central de negocios distrito de Uptown Charlotte conectar numerosos destinos, incluyendo la línea azul de lince, Charlotte Transportation Center, distrito gubernamental de Charlotte-Mecklenburg, Central Piedmont Community College y centros médicos. La actualmente en construcción CityLYNX oro línea fase uno comenzará servicio de impuestos en el año 2015. Teniendo en cuenta que el Streetcar proporcionaría servicio traslapada (Figura 3) a lo largo del East St. comercio / corredor de Elizabeth Ave, los C.A.T.S. propone modificar la ruta de la fiebre del oro rojo línea como se indica en la figura 5. La ruta propuesta de fiebre del oro ya no viajaría al este del centro de transporte Charlotte (CTC). El servicio Streetcar proporcionaría tarifa gratis servicio de conexión a destinos al este de la CTC

- **5.2 análisis del nivel de la ruta**

Se realizó un análisis de equidad de servicio completo en la línea roja de la fiebre del oro y la CityLYNX oro línea fase uno. 5.2 sección incluye un análisis detallado sobre la reestructuración propuesta de la línea roja de la fiebre del oro y la CityLYNX oro línea fase uno. Además, datos de nivel de servicio incluyendo headways, palmo de servicio y tiempo de análisis también se describen en la sección 5.2 de viaje. Mitigación de posibles impactos a minorías y poblaciones de bajos ingresos se detallan en el capítulo 6.

- **5.3 Demografía**

Utilizando la metodología establecida como se describe en la sección 3, tabla 5-2 compara minoría baja Demografía de población de ingresos para el área de servicio existente en las áreas de servicio de la propuesta reestructurada 2015 Gold Rush línea roja y el CityLYNX oro línea fase uno (Figura 8).

Tabla 5-1

Comparación demográfica de la zona de servicio

Área de servicio	Proporción minoritaria de la población	Proporción de bajos ingresos de la población
Área de servicio completa de C.A.T.S.	47.52%	14.25%
Gold Rush roja línea 2015	67.06%	28.67%
CityLYNX oro línea fase uno	30.70%	11.54%

- **5.4 frecuencia/avanzadas**

Como se indica en la sección 5.1 la fiebre del oro roja línea propone truncarse en el Comité una vez que el CityLYNX oro línea fase uno comienza servicio de impuestos en el año 2015. Tabla 5-2 detalla las headways 2015 para los servicios de Gold Rush y Streetcar. Aunque headways Streetcar aumentará ligeramente en comparación con la actual fiebre del oro, el Streetcar proporcionaría servicio nocturno y fin de semana que no se proporciona actualmente por la fiebre del oro (sección 5.5). Junto con el aumento en el servicio capacidad útil y vehículo (sección 5.9) compensa cualquier cambio para avanzar.

Tabla 5-2

Línea roja de 2015 Gold Rush y CityLYNX oro línea fase uno Headways (minutos)

Ruta	Pico	Mitad de la jornada	Noche
Gold Rush línea roja	15	15	---
CityLYNX oro línea fase uno	15	15	15

Nota: "---" se refiere a ningún servicio durante el período de tiempo

- **5.5 pasajeros**

La aplicación de la CityLYNX oro línea fase uno requiere la reestructuración de la línea roja de la fiebre del oro en el año 2015. Como resultado una porción de los pasajeros de la fiebre del oro existentes tendría que transferir a o desde el Streetcar para completar su viaje. Para entender mejor los impactos de la transferencia a los pasajeros de la fiebre del oro existentes, se realizó un análisis de carga acumulativa basado en parada de pasajeros. Esto se logró mediante la utilización de los siguientes pasos:

1. Aislar un conjunto de datos de pasajeros de la parada de autobús que excluye factores que alterarían pasajeros típicos, tales como eventos especiales, cierres de calles o vacaciones. Para este análisis, abril de 2013 promedio de pasajeros diarios por parada y dirección.
2. Ordenar las paradas en orden por la dirección de entrada/salida.
3. Identificar el segmento de la ruta a analizar. Para los propósitos de este documento se utilizaron los siguientes segmentos:

Entrantes: Johnson C. Smith CTC

Salida: Área Novant Hospital\Elizabeth Ave a la CTC

4. Para cada dirección, comenzando con la primera parada, se utilizó la siguiente fórmula:

Carga acumulada = (objetivo detener embarques embarques previa parada) – Diana parada Alightings

Usando los pasos descritos, los resultados muestran que el 5,93% de entrantes pasajeros y 21,07% de pasajeros salientes sería necesario transferir para completar su viaje. A través de este análisis es evidente que la mayoría de los pasajeros actuales de la fiebre del oro no requeriría una transferencia hacia o desde el CityLYNX oro una línea de fase para completar viaje.

- **5.6 útil de servicio**

El CityLYNX oro línea fase uno podría mejorar el lapso de servicio comparado con la fiebre del oro rojo línea existente. La fiebre del oro ofrece un servicio único día de la semana. El tranvía una vez implementado proveerá todo consistente servicio de día, incluyendo noches y fines de semana como detallado en la tabla 5-3.

Tabla 5-3

CityLYNX oro línea fase uno útil de servicio

Ruta	Útil de servicio			
	Lunes a jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Gold Rush línea roja	6:40-18:30	6:40-18:30	---	---
CityLYNX oro línea fase uno	6:00-23:00	6:00 - 12:00 am	8:00 - 12:00 am	9:00-19:00

Nota: "---" se refiere a ningún servicio durante el período de tiempo

- **5.7 análisis de tiempo de viaje**

Como previamente cubiertos en las secciones 5.2.1 y 5.2.3 la implementación de la CityLYNX oro línea fase de un servicio no tendrá un impacto negativo en la headways y de servicio para el corredor actualmente servido por línea

del rojo de la fiebre del oro. El tranvía funcionará en tráfico mixto y no en una vía independiente. Ya que este es el mismo entorno operativo como la fiebre del oro línea existente, no habrá ningún cambio mensurable en tiempo de viaje de pasajeros a lo largo del East St. comercio / corredor de Elizabeth.

- **5.8 dejar de espacio, ubicación e instalaciones**

No hay ninguna diferencia apreciable en el número de paradas CityLYNX oro línea fase uno en comparación con las paradas de la línea roja de oro Figura 9. Hay pocas paradas de CityLYNX debido a que paradas streetcar no se encuentra en la misma forma que las paradas de autobús debido a la posición requerida de la infraestructura y vía. Desde un punto de vista del área de servicio la CityLYNX paradas será la misma área de servicio cuando distancias a pie ¼ de milla se toman en consideración. Además el servicio de tranvía ampliará servicio de transporte gratuito Novant Hospital y empresas a lo largo de Elizabeth Ave. También, en muchos sentidos el tranvía que se detiene CityLYNX será más cliente enfocado como los pasajeros podrán Junta/bajar en el mismo lugar. El servicio actual de la fiebre del oro tiene una estructura de ruta de bucle abierto a lo largo de este comercio St/Elizabeth Ave y East 4th St. esto crea una situación donde se encuentran paradas de entrantes y salientes en diferentes calles. Por política de C.A.T.S. MTC-06 tránsito servicio directrices sección 2.10, esto no es una situación ideal de servicio. Con la implementación del proyecto CityLYNX oro línea fase uno de los lugares de parada de lazo abierto serán discontinuados. En cuanto a servicios, habrá un ligero aumento en bancos y refugios. Cada una de las seis paradas CityLYNX oro línea fase uno incluye refugios, iluminación, bancas, botes de basura y arte público. En comparación, de las nueve paradas línea roja de la fiebre del oro que serán sustituidas por CityLYNX, sólo dos tienen un refugio.

- **5.9 capacidad de vehículo**

Los vehículos que se utilizarán para el proyecto CityLYNX oro línea fase uno mejorará la capacidad a lo largo del corredor de este comercio St/Elizabeth Ave. Los vehículos actuales de fiebre del oro rojo línea tienen una capacidad sentada de 27 con espacio para un pie adicional de 14, el CityLYNX oro línea fase uno vehículos tienen una capacidad de 48 asientos con espacio para un pie adicional de 57. Con el asiento adicional y capacidad permanente de los vehículos streetcar, C.A.T.S. clientes tendrán menos instancia de pie. Además, como se indica en la sección 5.4 avanzadas para la CityLYNX aumentará a lo largo del corredor de la línea roja de la fiebre del oro a 15 minutos. Aunque se trata de un ligero aumento en avances desde los 12 minutos ofrecidos por la línea roja de la fiebre del oro, la capacidad de vehículo CityLYNX oro línea fase uno y el palmo largo del servicio offset cualquier aumento al avanzar.

- **6 MITIGACIÓN DE**

El público fue notificado de la fiebre del oro rojo línea propuso cambios durante el proceso de participación pública para el aprobado 2013-2017 CTSP; un período de comentario público adicional para que los cambios de línea roja Gold Rush comenzará 60 días antes de la implementación de la línea de Streetcar de arrancador de Charlotte. Durante ese período, las modificaciones propuestas detalladas en este título VI servicio equidad análisis completamente evaluará por el público antes de cualquier cambio en el servicio. Además de los métodos de divulgación al público indicado en la sección 2 de este documento, esfuerzos de notificación se centrará específicamente en las poblaciones dentro de ¾ de una milla de la línea roja de la fiebre del oro y CPCC.

Dependiendo de los comentarios recibidos y las condiciones futuras, mitigación adicional puede ser necesario. Una vez que los cambios propuestos de la fiebre del oro han sido completamente validados por parte del público que se completará un título VI servicio equidad análisis actualizados.

Durante el período de comentario público del CTSP 2013-2017 hubo comentarios referentes a la línea de la fiebre del oro rojo. Esos comentarios con las respuestas de mitigación se incluyen en la tabla 6-1.

Tabla 6-1

Fiebre del oro CTSP 2012-2017 línea roja comentario público

Comentario público CTSP	Respuesta de mitigación
Operar servicio de noche así como todo el servicio de día los sábados.	El servicio de tranvía reemplazará la fiebre del oro de la zona de Elizabeth Ave a la CTC y proporcionará todos los servicios al día y fin de semana.
Proporcionar un servicio más frecuente en la fiebre del oro durante el pico y no pico veces para viajeros uptown.	Debido al número de vehículos streetcar que estarán disponibles en 2015 para operar el servicio de CityLYNX oro línea fase uno, se puede proporcionar 15 minutos avanzadas son más que... Aunque se trata de un ligero aumento en avances desde los 12 minutos ofrecidos por la línea roja de la fiebre del oro, la capacidad de vehículo CityLYNX oro línea fase uno y el palmo largo del servicio offset cualquier aumento al avanzar. Además, dado que el enrutamiento de la fiebre del oro rojo línea de 2015 será más corto de lo que es hoy, puede ser la oportunidad de aumentar el avance. Esto se evaluará durante el periodo de comentario público requerido antes de cualquier cambio permanente en la fiebre del oro.
Proporcionar servicios adicionales durante eventos uptown para los asistentes al evento	El servicio de tranvía reemplazará la fiebre del oro de la zona de Elizabeth Ave a la CTC y proporcionará todos los servicios al día y fin de semana.

Comentarios del público también fue documentado durante la fase de participación pública del proyecto de arranque Streetcar de Charlotte. Esos comentarios con las respuestas de mitigación se incluyen en la tabla 6-2.

Tabla 6-2

CityLYNX oro línea fase un comentario público

Comentario público CTSP	Respuesta de mitigación
-------------------------	-------------------------

¿Los C.A.T.S. ya no proporcionaría el servicio gratuito de la fiebre del oro cuando está en funcionamiento el tranvía?	Desde el CityLYNX oro una línea de fase operará el corredor mismo como una parte de la línea roja de la fiebre del oro, la fiebre del oro se propone a truncarse en el Comité una vez que se implementa el servicio Streetcar en 2015. Ambos servicios funcionarán tarifa libre. Servicio de acometidas del oro de Johnson C. Smith University a la CTC será inafectado.
¿Habría una zona de libre de tarifa en el tranvía?	El CityLYNX oro línea fase uno ofrecerá tarifa servicio gratuito de la zona de Elizabeth Ave de la CTC

Para los efectos de este análisis inicial título VI servicio de equidad, hay no hay impactos significativos a poblaciones bajas de ingresos o de la minoría



MEMORANDUM

MEMORANDUM

1.0 13.3

A: Arlanda Rouse, oficial de derechos civiles

De: Pamela blanco

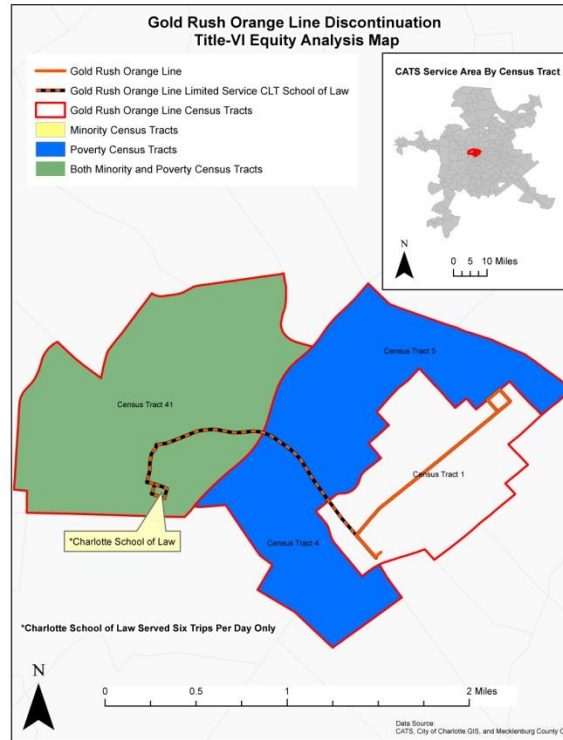
Sistema de tránsito del área de Charlotte-C.A.T.S.

Tema: Línea de título VI Informe sobre ruta propuesta discontinuación oro naranja

Fecha: 29 de abril de 2013

La fiebre del oro de Orange Line es un servicio de transporte de la comunidad que principalmente proporciona servicio a lo largo de Tryon Street entre Morehead y décima calle. Además, dos viajes de mañana y cuatro viajes de noche, servir a la escuela de derecho de Charlotte. Se traslada la Facultad de derecho de Charlotte (CSL). El CSL está solicitando a interrupción del servicio limitado a su centro en la calle de Morehead. **La fiebre del oro naranja línea prestación en asociación con fondos locales, privadas y federales.** El servicio funciona de lunes a viernes de 6:56 – 18:05. Como resultado de la reducida financiación privada y financiación federal agotado, C.A.T.S. es proponer la discontinuación

de la línea naranja. Carolyn flores, como Director del Departamento, está autorizado a definir la política de "Cambio de servicio" para C.A.T.S..



La CSL se encuentra en 41 de tracto de censo, un tracto de censo minoría. El servicio principal de la línea naranja operado por más de diez años a lo largo de la calle Tryon. En agosto de 2011, seis viajes fueron extendidos para proporcionar acceso a la CSL. Según información de la CSL, aproximadamente 20% de la población estudiantil de la escuela es a las minorías. Los viajes escolares reunir a aproximadamente seis pasajeros diarios. Aunque el servicio principal de la línea Orange no funciona dentro de un tracto de censo minoría, tres de las cuatro regiones de censo son bajos. Aunque la discontinuación de la línea naranja propuesta afectaría actuales pilotos de la línea naranja, C.A.T.S. mantendrá servicio a lo largo de Tryon Street con rutas locales existentes: 2 Ashley Park 11 North Tryon, 13 calle Nevins, 16 South Tryon, 19 Park Road, 22 Graham Street y el aeropuerto Sprinter. Así, estos pasajeros mantienen servicio varia opciones. Los C.A.T.S. mantendrá servicio a lo largo de una porción de Morehead Street cerca de la antigua ubicación de CSL. La línea de Orange funciona aproximadamente 179,60 diario ruta millas totales. Así,

pasajeros mantendrá la operación del servicio que exceda las actuales horas de servicio operadas por el servicio de la línea naranja.

12.58% (22,8 total diario ruta millas) operan a CSL (en el tracto de censo minoría). Esto representa menos del veinticinco por ciento (25%) de las millas del total de la ruta de las rutas. El área de la cañería línea Orange no funciona dentro de un tracto de censo minoría. Aunque los viajes que el CSL de servicio opera en una zona de la minoría, la población de estudiantes que asisten a CSL tiene una población de minoría del 20%. Como resultado de 12.58% ruta millas en el tracto de censo minoría, el servicio total limitado y la minoría de baja (20%) Población de estudiantes de la CSL, la línea anaranjada no se considera una ruta de minoría. Si la propuesta es aprobada, la aplicación será en julio de 2013.

Los C.A.T.S. celebraron dos reuniones públicas para recibir retroalimentación sobre la propuesta de suspender la operación de la línea naranja de la fiebre del oro. El 08 de mayo de 2013 y 19 de febrero de 2013 se celebraron las reuniones públicas. Además, los pasajeros que no pudieron asistir a la reunión pudieron presentar observaciones utilizando la Página Web de C.A.T.S. o el Departamento de servicio al cliente.

Avisos de las reuniones públicas fueron hechos disponibles en el sitio web de C.A.T.S., C.A.T.S. Gold Rush vehículos, alertas de correo electrónico a los suscriptores de la fiebre del oro, enviado a medios locales de comunicación e impreso en el periódico The Charlotte Observer. Las notificaciones de reunión fueron impresos en inglés y español. Página Web de C.A.T.S. donde fueron publicados los avisos electrónicos se traduce en más de 50 idiomas. Nueve personas asistieron a la reunión pública. Comentarios respecto de la propuesta indican que los asistentes desean mantener el servicio en el nivel actual o aumentan el nivel de servicio.

Como C.A.T.S. enfrenta importantes retos, mantener esta vía de financiación podría obligar a la reducción de otros servicios que probablemente tendría un impacto negativo en todos sus corredores de tránsito, incluyendo minorías y jinetes de bajos ingresos. Por lo tanto, personal de C.A.T.S. encuentra descontinuar la línea de Orange el servicio está en el mejor

interés público. La alternativa de mantener el servicio tendría efectos adversos más graves al exigir la eliminación de 9.606 horas anuales. Además, financiamiento privado y federal ha sido eliminado y manteniendo la línea anaranjada, C.A.T.S. violará la política financiera de la Comisión Metropolitana de tránsito.



Archivos adjuntos

Línea #1-naranja Información del censo de ruta

Anexo #2-Gold Rush naranja diario ruta millas

Anexo #3 C.A.T.S. sistema rutas con extensiones de área de la pobreza

Anexo #4 naranja de línea

Anexo #5 C.A.T.S. extensiones de área de la pobreza

Anexo #6 C.A.T.S. sistema rutas con extensiones de minoría



MEMORANDUM

1.0 13.5

A: Arlanda Rouse, oficial de derechos civiles

De: Pamela blanco

Sistema de tránsito del área de Charlotte-C.A.T.S.

Tema: Título VI Informe sobre interrupción de la ruta propuesta de 18 Selwyn Avenue

Fecha: 22 de marzo de 2013

El Condado tránsito servicio Plan FY 2012-2017 (CTSP) fue adoptada por la Comisión Metropolitana de tránsito en febrero de 2012. Del CTSP está desarrollado para proporcionar análisis estratégico y recomendaciones para mejoras del servicio de transporte público durante un período de cinco años. El plan se centra en tres servicios; servicio local de autobuses, servicio de autobús de barrio/comunidad y servicio de autobús expreso. Este enfoque permite a los C.A.T.S. hacer recomendaciones sobre el tipo y calidad de los servicios de autobús futura de la región.

De acuerdo con las recomendaciones de la CTSP, C.A.T.S. propone la interrupción de la ruta 18 Selwyn Avenue. Como parte de la suspensión propuesta, C.A.T.S. mantendrá servicio a lo largo de las zonas más productivas de servicio de la ruta 18 como un tracto de censo de bajos ingresos. Ruta 18 no funciona en una minoría regiones de censo. Tracto de censo 3 es un bajo ingreso que tracto de censo se encuentra dentro del servicio 18 Selwyn Ave. Sin embargo, menos del 25% de 3 de tracto de censo es servido por la ruta 18. Con el fin de satisfacer las necesidades de los residentes de 3 tracto de censo, C.A.T.S. añade viajes a la ruta 6 Reyes unidad para mantener el servicio en 3 de tracto de censo. La ruta 6 metropolitana proporcionará cuatro viajes para residentes de 3 tracto de censo. 18 Selwyn Ave opera servicio de lunes a viernes 5:30 a 22:30. Ruta 18 no funciona los sábados y el domingos. Si la propuesta es aprobada, la aplicación será en junio de 2013. Carolyn flores,

como Director del Departamento, está autorizado a definir la política de "Cambio de servicio" para C.A.T.S..

Población minoritaria

Población minoritaria se define como las personas no blancas, aquellos de origen hispano o aquellos no tiene orígenes en cualquiera de los pueblos originarios de Europa, norte de África o medio Oriente. Utilizando datos del censo del 2010, la población minoritaria promedio (no blancos y no hispanos) en el Condado de Mecklenburg 46,6%, unidades de censo con la población minoritaria más de 46,6% es definición como predominantemente zonas habitadas por minorías. Gráficos de la población de la minoría para el área de servicio de la ruta 18 Selwyn Avenue están incluidos en el Anexo #1: ruta 18 población. La población minoritaria dentro del área de servicio de la ruta 18 es 4.7%. Así, el área de servicio no es una zona de la minoría.

Población de bajos ingresos

Bajos ingresos significa que una persona cuyo ingreso promedio es en o por debajo de Departamento de salud y servicios humanos (DHHS) de pobreza. El DHHS

Umbrales de la pauta de la pobreza se basan en los ingresos y tamaño familiar. El 2010 U.S.

Censo utiliza casi idénticos umbrales para definir la pobreza. Utilizando datos del censo 2013 la

Porcentaje de personas de la pobreza en el Condado de Mecklenburg es 13,6%. Unidades de censo con población superior al 13,6% se definen como áreas predominantemente de bajos ingresos. Anexo #1 ruta 18 población incluye un gráfico de ingresos predominante bajo en que la Avenida ruta 18 Selwyn opera un mapas de regiones de censo. La población de bajos ingresos del servicio ruta 18 es 4,5%. Tracto de censo 3 tiene un porcentaje de renta baja de 20,6. Este porcentaje supera el umbral de 13,6%. Sin embargo, menos del 25% de la ruta 3 de tracto de censo es el área es servida por los servicios de ruta. Además, la población de bajos ingresos total es inferior a 13,6%. Así, el área de servicio del 18 Selwyn Ave no es una ruta de bajos ingresos.

Antecedentes de eliminación ruta

Ruta que 18 Selwyn Ave es un bus local ruta servicio de uptown Charlotte SouthPark Mall. Funciona servicio más corto que las rutas más locales (5:30 – 22:30), con ningún sábado o domingo. La ruta brinda servicio de 45 minutos durante todo el día. Tiene una variante menor, sirviendo Arborway con dos viajes por día.

El número de pasajeros de la ruta 18 consistentemente ha podido mantener el número de pasajeros promedio nivel similares a otras rutas de autobús local. 18 Selwyn Ave es la ruta local más bajo rendimiento con una tasa de rendimiento de .53 de calificación 1.00. El subsidio promedio para los servicios locales es \$1,04. El medio subsidio para 18 Selwyn Ave es \$3,22. El pasajero promedio por hora para los servicios locales es 34.61 y 18 Selwyn Ave lleva a 17,1 pasajeros por media hora.

Divulgación al público y la entrada al cliente

El 21 de febrero de 2013, C.A.T.S. celebraron una reunión pública para discutir la propuesta suspensión de la ruta 18. La notificación de la reunión fue impreso en inglés y español. Página Web de C.A.T.S. donde fueron publicados los avisos electrónicos se traduce en más de 50 idiomas. La reunión se celebró en la Biblioteca Regional de Morrison ubicado en Boulevard de Morrison 7015. En ordenado para acomodar el trabajo común de las épocas, la reunión fue celebrada 16:00 hasta 19:00 C.A.T.S. proporciona notificación de la reunión utilizando que C.A.T.S. correo electrónico abonado, aviso impreso en el Charlotte Observer, avisos en los vehículos y un comunicado de prensa a los medios locales. La reunión fue diseñada para examinar los cambios propuestos a la ruta 18. 18 residentes asistieron a la reunión. Personal de C.A.T.S. proporcionó información sobre las interrupciones de ruta, por qué son necesarios, repercusiones si no ocurren, y proyectaron las rutas propuestas y alternativas para su ejecución en junio de 2013. Los asistentes indican que lo esencial se conecta para su área era la conexión a la Central Piedmont Community College y el centro de transporte de Charlotte (CTC). En marzo de 2013, los C.A.T.S. reunieron a los residentes de una unidad de vivienda de varias familias de bajos ingresos en 3 de tracto de censo. Cincuenta y dos residentes asistieron a la reunión. Los

residentes expresaron la necesidad de mantener una conexión con el CTC. El 20 de marzo de 2013, C.A.T.S. realizaron una encuesta al cliente a bordo para recibir comentarios sobre la propuesta de suspender la ruta 18. Treinta y dos clientes completaron la encuesta. 21% de los pasajeros de la encuesta indica un hogar o por debajo del nivel de pobreza.

Evaluar las alternativas de servicio

Los C.A.T.S. tiene una propuesta para consolidar las áreas utilizadas más eficazmente de la parada de autobús de la ruta 18 Selwyn Ave con la ruta 20. Así, pasajeros a lo largo de algunas de las áreas más utilizadas de la ruta 18 tienen la opción de utilizar la ruta 20.

- Consolidar algunas de las zonas más productivas de 18 rutas con la ruta 20
- Ruta 20 sin cambios entre Uptown y Queens Road, así como entre South Park y Pineville
- Servicio más directo a la Universidad de Queens
- 6 viajes metropolitanos servirá Charlottetowne terraza via Kenilworth Avenue

Medidas adoptadas para contrarrestar los efectos

La divulgación al público consistirá en promover el uso de la ruta 6 Kings Rd, 6 C.A.T.S. 25 Clanton Rd., Metropolitana y 20 Sharon Rd introdujo una nueva variante de ruta 6 Reyes Dr. 6 metropolitana proporcionará cuatro viajes diario para pasajeros entre el tracto de ingreso bajo y el centro de transporte de Charlotte.

Determinación del impacto desproporcionado

Una evaluación de las encuestas completadas indicó que 21% de los pasajeros encuestados reportó un ingreso por debajo del estado de nivel de pobreza (7 pasajeros). Aproximadamente el 25% de los pasajeros encuestados reportó un ingreso de igual o superior a \$50.000. Además, sólo 4 de los pasajeros encuestados reportó un ingreso que podría caer dentro de la línea de pobreza para una familia de 4 personas.

Los C.A.T.S. ofrece cuatro opciones de rutas de autobuses alternativos para los pasajeros de la ruta 18. Además, los C.A.T.S. está implementando el servicio de ruta de autobús metropolitano 6 para pasajeros en 3 tracto de censo, un tracto de censo de bajos ingresos. Por lo tanto, la eliminación de la ruta 18 impacto desproporcionadamente pasajeros de bajos ingresos. Además, la ruta no funciona dentro de un tracto de censo minoría. Como C.A.T.S. enfrenta importantes retos, mantener esta vía de financiación podría obligar a la reducción de otros servicios que probablemente tendría un impacto negativo en todos sus corredores de tránsito, incluyendo minorías y jinetes de bajos ingresos. Por lo tanto, personal de C.A.T.S. considera que la interrupción de la ruta 18 es en el interés público y que la alternativa de mantener el servicio tendría efectos adversos más graves al exigir la eliminación de 8.045 horas anuales.

Archivos adjuntos

Anexo #1-ruta Información del censo ruta 18

Área de servicio de minoría accesorio #2-C.A.T.S.

Anexo #3 C.A.T.S. pobreza zona tractos con rutas

Anexo #4 C.A.T.S. extensiones de área de la pobreza con las rutas y paradas

Anexo #5 C.A.T.S. extensiones de área de la pobreza

Área de servicio accesorio #6 C.A.T.S. minoritarios con rutas

Anexo #7 C.A.T.S. minoritarios área de servicio con las rutas y paradas

Anexo #8 ruta 18 Selwyn Avenue



MEMORANDUM

A: Arlanda Rouse, oficial de derechos civiles

De: Pamela blanco

Sistema de tránsito del área de Charlotte-C.A.T.S.

Tema: Título VI Informe sobre interrupción de la ruta propuesta de 40 X Pence Road

Fecha: 16 de abril de 2013

El Condado tránsito servicio Plan FY 2012-2017 (CTSP) fue adoptada por la Comisión Metropolitana de tránsito en febrero de 2012. Del CTSP está desarrollado para proporcionar análisis estratégico y recomendaciones para mejoras del servicio de transporte público durante un período de cinco años. El plan se centra en tres servicios; servicio local de autobuses, servicio de autobús de barrio/comunidad y servicio de autobús expreso. Este enfoque permite a los C.A.T.S. hacer recomendaciones sobre el tipo y calidad de los servicios de autobús futura de la región.

De acuerdo con las recomendaciones de la CTSP, C.A.T.S. propone la suspensión de la ruta 40 X Rd peniques y la sustitución del servicio con el nuevo 46 X Harrisburg Road Express. Como el Rd peniques X 40, 46 X operará servicio de pico de lunes a viernes 6:00 – 19:00. Los 46 X Harrisburg Road Express operará a lo largo de la misma red calle y área de servicio excepto peniques Rd. Pence Rd es la sección más improductiva de la carretera de peniques X 40 generando a aproximadamente siete pasajeros diarios. Si la propuesta es aprobada, la aplicación será en junio de 2013.

Los C.A.T.S. celebraron dos reuniones públicas para recibir retroalimentación sobre la propuesta de suspender el 40 X carretera peniques y la sustitución del servicio con el nuevo 46 X Harrisburg Road Express. Las reuniones públicas se celebraron el 19 de

febrero de 2013 en Hickory Grove biblioteca y biblioteca central de Charlotte Mecklenburg. Además pasajeros pudieron presentar observaciones utilizando la Página Web de C.A.T.S. o el Departamento de servicio al cliente.

Avisos de las reuniones públicas fueron puestos a disposición en la Página Web de C.A.T.S., vehículos de C.A.T.S., alertas de correo electrónico a 40 suscriptores X Albemarle Road Express, enviados a medios locales de comunicación e impreso en los periódicos La Noticia, Charlotte Post y Charlotte Observer. Las notificaciones de reunión fueron impresos en inglés y español. Página Web de C.A.T.S. donde fueron publicados los avisos electrónicos se traduce en más de 50 idiomas. Doce personas asistieron a las reuniones públicas. Comentarios respecto de la propuesta indican que las personas no estaban preocupadas con el corte en los años 40 X carretera peniques y eran generalmente contentos con la adicional 46 X Harrisburg Road Express.

Acuerdo a los C.A.T.S. grandes cambios en el servicio o tarifa: C.A.T.S. CivR01, sección 4.1, un importante análisis de cambio de servicio se requiere como resultado de la abolición de una ruta de tránsito existentes sin un reemplazo. C.A.T.S. es reemplazando la X 40 peniques Rd con los 46 X Harrisburg Road Express. Así, no es necesario un mayor análisis de cambio de servicio. Carolyn flores, como Director del Departamento, está autorizado a definir la política de "Cambio de servicio" para C.A.T.S..

Archivos adjuntos

Anexo #1-ruta Información del censo de ruta 40 X

Anexo #2-ruta Express de Albemarle

Anexo #3 40 X extensiones de censo de Pence Road



MEMORANDUM

1.0 13.9

A: Arlanda Rouse, oficial de derechos civiles

De: Pamela Seward

Sistema de tránsito del área de Charlotte-C.A.T.S.

Tema: Título VI Informe sobre interrupción de la ruta propuesta de 78 X Wachovia Express

Fecha: 15 de junio de 2011

FONDO DEL TÍTULO VI Y LA JUSTICIA AMBIENTAL

Título VI de la ley de derechos civiles de 1964 dispone que "ninguna persona en los Estados Unidos, por razón de raza, color u origen nacional, se excluirá de la participación en, ser negada los beneficios de o ser sujeta a discriminación bajo cualquier programa o actividad que reciba asistencia financiera Federal". El TLC emitido directrices sobre 14 de mayo de 2007, Circular de FTA 4702.1A, describiendo el contenido del cumplimiento del título VI de ser adoptado por los beneficiarios del TLC administra fondos para los programas de tránsito. Las pautas requieren proveedores de tránsito evitar impacto dispar y tratamiento sobre la minoría cuando se realizan cambios en el servicio significativo como los previstos para la Ruta 78 X Celanese Express. Específicamente, la Circular exige que los beneficiarios de fondos federales "evaluación cambios significativos de servicio y precio de todo el sistema y las mejoras propuestas en la planificación y programación de etapas para determinar si esos cambios tienen un impacto discriminatorio."

El 11 de febrero de 1994, el Presidente Clinton publicó orden ejecutiva 12898 que dice "cada Agencia Federal hará alcanzar justicia ambiental parte de su misión de identificar y tratar, como apropiada, desproporcionadamente alta y adversa la salud humana o efectos ambientales de sus actividades, programas y políticas sobre las poblaciones minoritarias y poblaciones de bajos ingresos en los Estados Unidos". Preocupaciones de equidad tránsito

ocurren cuando más ricos y segmentos más educados de la sociedad reciben mayores beneficios de transporte mientras las comunidades de color o de bajos ingresos reciban o experimentan mayores impactos negativos del transporte. Pautas de administración de tránsito federal (FTA) título VI y Consejo Metropolitano fueron utilizadas para entender el impacto de bajos ingresos y las minorías. Se utilizaron las siguientes definiciones de grupo.

Población minoritaria

Población minoritaria se define como las personas no blancas, aquellos de origen hispano o aquellos no tiene orígenes en cualquiera de los pueblos originarios de Europa, norte de África o medio Oriente. Utilizando datos del censo 2000, la población minoritaria promedio (no blanco) en el Condado de Mecklenburg 34%, unidades de censo con la población de la minoría mayor que 34% definen como predominante las áreas minoritarias. Gráficos de la población de la minoría para el área de servicio de la Ruta 78 X Celanese Express se incluyen en el Anexo #1. La población minoritaria dentro del área de servicio es de 16.2%. Así, el área de servicio no es una zona de la minoría.

Población de bajos ingresos

Bajos ingresos significa que una persona cuyo ingreso promedio es en o por debajo de Departamento de salud y servicios humanos (DHHS) de pobreza. El DHHS

Umbral de la pauta de la pobreza se basan en los ingresos y tamaño familiar. El 2000 U.S.

Censo utiliza casi idénticos umbrales para definir la pobreza. Utilizando datos del censo 2000 el

Porcentaje de personas de la pobreza en el Condado de Mecklenburg es de 9.20%. Unidades de censo con población mayor de 9.20% se definen como áreas predominantemente de bajos ingresos. Un gráfico de ingresos predominante bajo en el que la Ruta 78 X opera un mapas de regiones de censo están incluidos en el Anexo #2. La población de bajos ingresos dentro del servicio es del 7.6%. Así, el área de servicio de 78 X no es una zona de bajos ingresos.

Antecedentes de eliminación ruta

Rutas de autobús expresas funcionan a velocidades más altas que las rutas regulares porque suelen operar en las carreteras y hacen menos paradas. Expresas rutas permiten a los pasajeros a viajar largas distancias a velocidades más rápido que el de las rutas de autobús regulares. En octubre de 2010, C.A.T.S. implementado Ruta 78 X Celanese Express en respuesta a la necesidad de proveer del servicio de cercanías desde el pasillo de Celanese a línea azul C.A.T.S. LYNX. Los 78 X Celanese Express opera utiliza-77 e I-485. El servicio opera de 6:22 a las 18:14 lunes al viernes.

El número de pasajeros de Ruta 78 X fue modesto en ejecución y ha podido mantener el número de pasajeros promedio nivel similares a otras rutas de autobús expreso regional. En la primavera 2011, C.A.T.S. evaluaron la Ruta 78 X rendimiento de pasajeros. La ruta lleva un promedio de 4 pasajeros por hora. Similares las rutas de autobús expreso regional llevan un promedio de 22,33 pasajeros por hora. El subsidio X ruta 81 por pasajero es de \$20,29 el subsidio promedio por pasajero para una ruta expresa similar es \$1,09 por pasajero. Debido al bajo número de usuarios y la eficacia bajo costo personal recomienda una interrupción de esta ruta.

Divulgación al público y la entrada al cliente

Durante la semana del 05 de junio de 2011, C.A.T.S. llevó a cabo una encuesta al cliente a bordo para recibir comentarios sobre la propuesta de suspender la Ruta 78 X. 12 encuestas de cliente fueron devueltos y tres clientes asistieron a la sesión pública celebrada el 14 de abril de 2011. El tiempo y la ubicación de la reunión pública fue seleccionado como una ventaja para los viajeros utilizando la Ruta 78 X.

Evaluar las alternativas de servicio

Ruta 78 X ofrece cuatro excursiones entrantes o salientes entre semana cuatro entre el corredor de Celanese Rd y la estación de línea azul lince-485. En promedio, el tiempo del recorrido de la Ruta 78 X es 33 minutos. El 82 X Rock Hill Express proporciona acceso de lunes a viernes a Rock Hill y Fort Mill, SC así como una oportunidad de Park and Ride. La Ruta 82 X proporciona 4 viajes de mañana y 4 viajes de viaje de noche a la estación de

línea azul lince CTC con un promedio de tiempo de 60 minutos de viaje. La tarifa regional 82 X es lo mismo el 78 X. Los clientes también ganan la oportunidad de transferir a varias rutas de autobús en el CTC.



Medidas adoptadas para contrarrestar los efectos

La divulgación consiste en promover el uso de la ruta de autobús alternativo. También se proporcionará información de la camioneta para pasajeros solidarios.

Determinación del impacto desproporcionado

Una evaluación de las encuestas completadas indica 25% de los pasajeros encuestados informó de una minoría (tres pasajeros). Aproximadamente el 50% de los pasajeros encuestados reportó un ingreso de igual o superior a \$50.000. Además, sólo 4 de los pasajeros encuestados reportó un ingreso que podría caer dentro de la línea de pobreza para una familia de 4 personas.

Los C.A.T.S. proporciona una pasajeros opciones la X Ruta 78 rutas alternativas. Por lo tanto, la eliminación de la Ruta 78 X. Además, se refiere a la ruta ni el área de servicio de una minoría y extensiones de censo de ingresos bajos. Como C.A.T.S. enfrenta importantes retos, mantener esta vía de financiación podría obligar a la reducción de otros servicios que probablemente tendría un impacto negativo en todos sus corredores de tránsito, incluyendo minorías y jinetes de bajos ingresos. Por lo tanto, personal de C.A.T.S. considera que suspender la Ruta 78 X está en el interés público y que la alternativa de mantener el servicio tendría efectos adversos más graves.

Archivos adjuntos

Anexo #1- Población minoritaria de 78 X en área de servicio

Anexo #2-78 X población de bajos ingresos en área de servicio

Anexo #3 tramos con nivel de pobreza con ruta

Anexo #4 tractos con nivel de pobreza con las rutas y paradas

Anexo #5 extensiones a nivel de la pobreza



MEMORANDUM

A: Arlanda Rouse, oficial de derechos civiles

De: Pamela blanco

Sistema de tránsito del área de Charlotte-C.A.T.S.

Tema: Título VI Informe sobre interrupción de la ruta propuesta de 79 X Concord Mills Exp

Fecha: 16 de abril de 2013

La ruta 79 X Concord Mills Express es un servicio expreso regional que opera los sábados entre 9:00 – 22:00. El servicio opera entre uptown Charlotte y Concord Mills Mall. 79 X se proporciona en colaboración con la ciudad de Concordia. Como resultado consistentemente bajo número de usuarios, la ciudad de Concordia expresó la necesidad de suspender el servicio. Carolyn flores, como Director del Departamento, está autorizado a definir la política de "Cambio de servicio" para C.A.T.S..

Población minoritaria

Población minoritaria se define como las personas no blancas, aquellos de origen hispano o aquellos no tiene orígenes en cualquiera de los pueblos originarios de Europa, norte de África o medio Oriente. Utilizando datos del censo del 2010, la población minoritaria promedio (no blancos y no hispanos) en el Condado de Mecklenburg 46,6%, unidades de censo con la población minoritaria más de 46,6% es definición como predominantemente zonas habitadas por minorías. Gráficos de la población de la minoría para el área de servicio de la ruta 79 X están incluidos en el Anexo #1: información del censo X ruta 79. La población minoritaria dentro de la ruta 79 X área de servicio es de 65.1%. Además, la ruta

79 X 14 catorce de los 17 regiones de censo servido por la ruta son consideradas extensiones de censo de minoría. Así, el área de servicio es un área de minoría.

Población de bajos ingresos

Bajos ingresos significa que una persona cuyo ingreso promedio es en o por debajo de Departamento de salud y servicios humanos (DHHS) de pobreza. El DHHS

Umbrales de la pauta de la pobreza se basan en los ingresos y tamaño familiar. El 2010 U.S.

Censo utiliza casi idénticos umbrales para definir la pobreza. Utilizando datos del censo 2013 la

Porcentaje de personas de la pobreza en el Condado de Mecklenburg es 13,6%. Unidades de censo con población superior al 13,6% se definen como áreas predominantemente de bajos ingresos. Se incluye un gráfico de 79 X predominante extensiones de censo de ingresos bajo mapas. Además, accesorio #1 ruta 79 X información censal proporciona información sobre la población de bajos ingresos. 79 X sirve doce extensiones de bajos ingresos. La ruta 79 X tiene una población de ingresos bajos de 17.2%. Este porcentaje supera el umbral de 13,6%. Así, ruta 79 X se considera una ruta de bajos ingresos.

Antecedentes de eliminación ruta

Ruta 79 X Concord Mills es una ruta de autobús express que funciona los sábados. Los C.A.T.S. comenzaron a funcionar que el funciona entre uptown Charlotte y Concord Mills Mall. A diferencia de otros servicios de autobús expreso, 79 X opera una vez por semana y ofrece el servicio durante todo el día. Proporciona siete entrantes y siete viajes salientes entre 9:00 y 22:00.

Divulgación al público y la entrada al cliente

El 02 de abril de 2013, C.A.T.S. celebraron una reunión pública para discutir la propuesta suspensión de la ruta 79 X. Las notificaciones de reunión fueron impresos en inglés y español. Página Web de C.A.T.S. donde fueron publicados los avisos electrónicos se traduce en más de 50 idiomas. La reunión se celebró en la biblioteca principal de Charlotte-

Mecklenburg ubicado en 310 North Tryon Street. En pedido para acomodar el tiempo del recorrido del viajero, la reunión fue celebrada 11:30 hasta 13:00 C.A.T.S. siempre notificación de la reunión utilizando C.A.T.S. correo electrónico abonado, aviso impreso en el Charlotte Observer, publicado avisos en los vehículos y un comunicado de prensa a los medios locales. No pasajeros asistió a la reunión. Además, la oportunidad de retroalimentar sobre la propuesta de suspender la ruta 79 X, C.A.T.S. realizaron una encuesta a bordo. En 23 de marzo de 2013, C.A.T.S. encuesta de pasajeros embarque la ruta 79 X. Veinte pasajeros fueron encuestados. Dos de los pasajeros encuestados indicaron que utilizan la ruta de los sábados. 36% de los pasajeros indicaron que utilizan el servicio una vez al mes. Los restantes pasajeros indicaron que utilizan el servicio dos o tres veces al mes.

Evaluar las alternativas de servicio

Los C.A.T.S. opera la ruta 11 y 80 X a lo largo de N Tryon. Opera la ruta 11 proporciona el acceso a esta zona siete días a la semana. Además, opera la ruta 11 entre 5:00 a 2:00 de lunes a viernes y el sábados y 6:00 a 1:00 los domingos. Además, otras rutas uptown y ruta 80 X proporcionan el acceso a lo largo de 79 X que excede el actual horario de span. 79 X tiene veintidós paradas a lo largo de su ruta de autobús. 18 dieciocho de los veintidós paradas mantendría servicio con las rutas 11, 80 X y las numerosas rutas de buses que prestan servicio en el área de uptown Charlotte. Estos servicios proporcionan acceso de tránsito que igualan o exceden el servicio actual de 79 X. . Como consecuencia de la suspensión propuesta de 79 X, no se le sirve 4 cuatro paradas por cualquiera de los servicios de ruta de autobús de C.A.T.S.. Utilizando las paradas de autobús de pasajeros se verían afectados negativamente por la interrupción de la ruta 79 X.

Medidas adoptadas para contrarrestar los efectos

Consistiría en la difusión pública de promover el uso de las rutas de autobús alternativo. También se proporcionará información de la camioneta para pasajeros solidarios.

Determinación del impacto desproporcionado

Análisis de la parada de autobús de la ruta 79 X indican que 18% (4) de las paradas de autobús no sería servido por la implementación de esta propuesta. Por lo tanto, interrupción de 79 X afectaría negativamente los pasajeros que viajan a la Embassy Suite y Concord Mills centros los sábados. Sin embargo, estos pasajeros mantendrá acceso de lunes a viernes a la Concord Mills Mall.

el 77% de los pasajeros encuestados indicaron un origen étnico de una minoría. C.A.T.S. de realizaron una encuesta al cliente a bordo para recibir comentarios sobre la propuesta de suspender la ruta 79 X. Veinte clientes completaron la encuesta. La encuesta respondió indicado la siguiente información demográfica;

- 3 tres pasajeros indican un ingreso inferior a \$15.000;
- 3 tres pasajeros indican un ingreso de \$15.000-24.999;
- 13 trece pasajeros indican un ingreso de 25.000-49.999;
- Pasajeros un 1 indican un ingreso de \$50.000-74.999
- 77% (17) de los pasajeros eran minorías, 18% (4) eran no las minorías, y un pasajero no respondió.

Los C.A.T.S. ofrece 11 rutas y rutas de autobús alternativo X 80 a pasajeros que viajan a lo largo de North Tryon. Pasajeros que viajan dentro de la zona alta tienen numerosas opciones de ruta de autobús. Así, la eliminación de la ruta 79 X no es probable que tenga un impacto adverso sobre la minoría y tractos de censo bajos ingresos recorriendo North Tryon Street y uptown Charlotte. Sin embargo, pasajeros que viajan a Concord Mills Mall y Embassy Suites los sábados tendrá un impacto adverso a sus patrones de viaje.

Como C.A.T.S. enfrenta importantes retos, mantener esta vía de financiación podría obligar a la reducción de otros servicios que probablemente tendría un impacto negativo en todos sus corredores de tránsito, incluyendo minorías y jinetes de bajos ingresos. Metropolitan Transit Comisión financiera política MTC-01 Sección 2.7 indica que servicios diseñados para servir a los residentes fuera del Condado de Mecklenburg, voluntad de C.A.T.S. cubren una porción de los gastos de explotación incremental del servicio hasta un máximo del 50%. Así, el 50% de la operación debe ser compartido con una unidad gubernamental. La ciudad de Concordia notificó a los C.A.T.S. de su intención de no renovar el contrato

para la 79 X Concord Mills Express. Por lo tanto, continuar que violaría la operación de 79 X estableció política financiera del MTC. Además, personal de C.A.T.S. encuentra que la interrupción de la ruta 79 X es de interés público y que la alternativa de mantener el servicio tendría efectos adversos más graves mediante la eliminación de cerca de 700 horas anuales de servicio.

Archivos adjuntos

Anexo #1-ruta Información del censo de 79 X ruta

Anexo #2-79 X extensiones de censo de centro comercial molino de Concord

Anexo #3-sistema mapa 2010 rutas de la pobreza

Archivo adjunto #4-sistema mapa 2010 minoría

Anexo #5-sistema mapa 2010 minoría ruta y paradas



MEMORANDUM

A: Arlanda Rouse, oficial de derechos civiles

De: Pamela Seward

Sistema de tránsito del área de Charlotte-C.A.T.S.

Tema: Título VI Informe sobre interrupción de la ruta propuesta del 94 Matthews-Mint Hill

Fecha: 05 de abril de 2013

FONDO DEL TÍTULO VI Y LA JUSTICIA AMBIENTAL

Título VI de la ley de derechos civiles de 1964 dispone que "ninguna persona en los Estados Unidos, por razón de raza, color u origen nacional, se excluirá de la participación

en, ser negada los beneficios de o ser sujeta a discriminación bajo cualquier programa o actividad que reciba asistencia financiera Federal". El TLC emitido directrices en 01 de octubre de 2012, TLC Circular 4702.1B, describiendo el contenido del cumplimiento del título VI de ser adoptado por los beneficiarios del TLC administra fondos para los programas de tránsito. Las pautas requieren proveedores de tránsito evitar impacto dispar y tratamiento sobre la minoría cuando se realizan cambios en el servicio significativo como los previstos para la ruta 94 Matthews-Mint Hill. Específicamente, la Circular exige que los beneficiarios de fondos federales "evaluación cambios significativos de servicio y precio de todo el sistema y las mejoras propuestas en la planificación y programación de etapas para determinar si esos cambios tienen un impacto discriminatorio."

El 11 de febrero de 1994, el Presidente Clinton publicó orden ejecutiva 12898 que dice "cada Agencia Federal hará alcanzar justicia ambiental parte de su misión de identificar y tratar, como apropiada, desproporcionadamente alta y adversa la salud humana o efectos ambientales de sus actividades, programas y políticas sobre las poblaciones minoritarias y poblaciones de bajos ingresos en los Estados Unidos". Preocupaciones de equidad tránsito ocurren cuando más ricos y segmentos más educados de la sociedad reciben mayores beneficios de transporte mientras las comunidades de color o de bajos ingresos reciban o experimentan mayores impactos negativos del transporte. Pautas de administración de tránsito federal (FTA) título VI y Consejo Metropolitano fueron utilizadas para entender el impacto de bajos ingresos y las minorías. Se utilizaron las siguientes definiciones de grupo.

Población minoritaria

Población minoritaria se define como las personas no blancas, aquellos de origen hispano o aquellos no tiene orígenes en cualquiera de los pueblos originarios de Europa, norte de África o medio Oriente. Utilizando datos del censo del 2010, la población minoritaria promedio (no blancos y no hispanos) en el Condado de Mecklenburg 46,6%, unidades de censo con la población minoritaria más de 46,6% es definición como predominantemente zonas habitadas por minorías. Gráficos de la población de la minoría para el área de servicio de la ruta 94 Matthews-Mint Hill están incluidos en el Anexo #1: ruta 94 censo información población. La población minoritaria dentro del área de servicio ruta 94 es del 24%. Así, el área de servicio no es una zona de la minoría.

Población de bajos ingresos

Bajos ingresos significa que una persona cuyo ingreso promedio es en o por debajo de Departamento de salud y servicios humanos (DHHS) de pobreza. El DHHS

Umbrales de la pauta de la pobreza se basan en los ingresos y tamaño familiar. El 2010 U.S.

Censo utiliza casi idénticos umbrales para definir la pobreza. Utilizando datos del censo 2013 la

Porcentaje de personas de la pobreza en el Condado de Mecklenburg es 13,6%. Unidades de censo con población superior al 13,6% se definen como áreas predominantemente de bajos ingresos. Un gráfico del predominantemente de bajos ingresos donde opera la ruta 94 un mapas de regiones de censo están incluidos en el Anexo #2 ruta 94 información del censo. La población de bajos ingresos del servicio ruta 94 es 7,1%. Así, el área de servicio de los 94 Matthews-Mint Hill no es una ruta de bajos ingresos.

Antecedentes de eliminación ruta

Ruta es una ruta menor rendimiento en el sistema de ruta de autobús de C.A.T.S.. Ruta 94 lleva un promedio de 7 pasajeros por día. Continuar a funcionar este servicio requerirá reducciones de servicio a otras áreas. Esas reducciones de servicio afectaría negativamente a las minorías y los pasajeros de bajos ingresos.

Divulgación al público y la entrada al cliente

C.A.T.S. celebraron una reunión pública para recibir comentarios sobre la propuesta de suspender la operación de la ruta 94. La reunión pública se celebró el 25 de febrero de 2013, en la biblioteca pública de Matthews en la calle estación Matthews 230. Además, los pasajeros que no pudieron asistir a la reunión pudieron presentar observaciones utilizando la Página Web de C.A.T.S. o el Departamento de servicio al cliente.

Avisos de las reuniones públicas fueron hechos disponibles en el sitio web de C.A.T.S., C.A.T.S. Gold Rush vehículos, alertas de correo electrónico a los suscriptores de la fiebre del oro, enviado a medios locales de comunicación e impreso en el periódico The Charlotte Observer. La notificación de la reunión fue impreso en inglés y español. Página Web de C.A.T.S. donde fueron publicados los avisos electrónicos se traduce en más de 50 idiomas.

Catorce personas asistieron a la reunión pública. Comentarios sobre la propuesta indican deseo de los asistentes a mantener servicio compras destinos en la ciudad de Matthews.

Archivos adjuntos

Anexo #1-ruta Información del censo ruta 94

Anexo #2 ruta 94 censo extensiones