



**CORPORACIÓN MUNICIPAL DE PARK CITY
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE**

**REQUISITOS DE
INFORMACIÓN GENERAL
DEL TÍTULO VI**

30 DE NOVIEMBRE DE 2022

Contenido

A. AVISO AL PÚBLICO DEL TÍTULO VI	3
B. UBICACIONES DE PUBLICACIÓN DEL AVISO DEL TÍTULO VI	4
C. PROCEDIMIENTOS PARA PRESENTAR UNA DENUNCIA DEL TÍTULO VI	4
D. REGISTRO DE INVESTIGACIONES, DENUNCIAS Y DEMANDAS	7
E. PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA - PROMOViendo UNA PARTICIPACIÓN PÚBLICA INCLUSIVA ...	7
F. RESUMEN DE LOS MÉTODOS DE ALCANCE	7
G. RESUMEN DE LOS ESFUERZOS DE ALCANCE DESDE 2019	8
H. PLAN DE ASISTENCIA DE IDIOMAS (LAP)	9
I. MEMBRESÍA DE COMITÉS Y CONSEJOS NO ELECTOS	11
J. ESFUERZOS PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LOS SUBRECEPTORES.....	12
K. ANÁLISIS DE PATRIMONIO DEL TÍTULO VI	12
L. ACTAS DE LAS REUNIONES DE LA JUNTA O APROBACIÓN DEL ÓRGANO DIRECTIVO	12
M. ESTÁNDARES DE SERVICIO PARA TODO EL SISTEMA.....	12
N. POLÍTICAS DE SERVICIO PARA TODO EL SISTEMA	15
APÉNDICE A: FORMULARIO DE DENUNCIA DEL TÍTULO VI	18
APÉNDICE B: TITULO VI DENUNCIA FORMA.....	21
APÉNDICE C: AUTOEVALUACIÓN UTILIZANDO EL ANÁLISIS DE LOS CUATRO FACTORES.....	24
APÉNDICE D: APROBACIÓN DE LOS FUNCIONARIOS RESPONSABLES	27

A. AVISO AL PÚBLICO DEL TÍTULO VI

Aviso al Público de los Derechos en Virtud del Título VI



Park City Transit (PCT) tiene el compromiso de garantizar que a ninguna persona se le excluya de participar o se le nieguen los beneficios de sus servicios o programas de transporte por motivos de raza, color, origen nacional u otra clase protegida según lo dispuesto en el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964. PCT gestiona sus programas y servicios sin distinción de raza, color y origen nacional, de conformidad con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles.

Cualquier persona que considere que, de forma individual o como miembro de una clase específica de personas, ha sido sometida a discriminación por motivos de raza, color, origen nacional u otra clase protegida, puede presentar una denuncia ante PCT.

Para más información sobre el programa de derechos civiles de PCT y los procedimientos para presentar una denuncia, comuníquese con nuestro Administrador del Programa del Título VI al 435-615-5371 o por correo electrónico a PCTcompliance@parkcity.org; visite nuestro sitio web: www.parkcitytransit.org; o visite nuestras oficinas administrativas en 1053 Iron Horse Drive, Park City, Utah 84060.

Un denunciante también puede presentar una denuncia directamente ante la Administración Federal de Tránsito por correo electrónico a FTACivilRightsCommunications@dot.gov o por correo a la siguiente dirección: Federal Transit Administration, Office of Civil Rights Attention: Complaint Team, East Building, 5th Floor-TCR 1200 New Jersey Ave. SE Washington, DC 20590

Esta información está disponible en formatos e idiomas alternativos, de manera gratuita, previa solicitud. Comuníquese con Park City Transit llamando al (435) 615-5301 de lunes a viernes entre las 8:00a.m. y las 5:00p.m. Fuera de este horario, deje un mensaje al (435) 615-5350.

B. UBICACIONES DE PUBLICACIÓN DEL AVISO DEL TÍTULO VI

El aviso al público del Título VI del PCT está publicado en los siguientes lugares:

- Sitio web de PCT: <http://www.parkcitytransit.org>
- Oficinas Administrativas del PCT, 1053 Iron Horse Drive, Park City, Utah 84060
- Guía del Usuario de PCT
- Todos los vehículos de transporte en servicio
- Centro de Transporte de Old Town

C. PROCEDIMIENTOS PARA PRESENTAR UNA DENUNCIA DEL TÍTULO VI

Cualquier persona que crea que ella, él o ellos, de forma individual, o como miembro de cualquier clase específica de personas, ha sido objeto de discriminación por motivos de raza, color, origen nacional u otros intereses de clases protegidas puede presentar una denuncia por escrito ante PCT, la Administración Federal de Tránsito (FTA), el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) o el Departamento de Justicia de los Estados Unidos (USDOJ). Además, PCT prohíbe la intimidación, coacción o participación en otras conductas discriminatorias contra cualquier persona porque ella, él o ellos han presentado una denuncia para garantizar sus derechos protegidos por el Título VI.

Política

La Sección 601 del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 establece lo siguiente:

“A ninguna persona en los Estados Unidos se le excluirá, por motivos de raza, color u origen nacional, de la participación, ni se le negarán, los beneficios, ni será objeto de discriminación bajo ningún programa o actividad que reciba ayuda financiera federal”.

Para garantizar el cumplimiento de este requisito, es política de la Corporación Municipal de Park City garantizar que todos los servicios de transporte financiados con fondos federales y los beneficios relacionados se proporcionen sin discriminación de manera consistente con el Título VI.

Propósito

El propósito de este procedimiento es ofrecer el derecho a una audiencia justa sin temor a prejuicios a cualquier persona que sienta que ha sido objeto de discriminación por motivos de raza, color u origen nacional con respecto al servicio de transporte u otro beneficio de transporte. La finalidad de los procedimientos establecidos es ofrecer una vía para encontrar soluciones y remedios rápidos a los problemas relacionados con temas de discriminación en caso de que surjan. Cualquier persona que necesite ayuda con el procedimiento de presentación de denuncias puede solicitarla a la Oficina del Abogado de Park City, según sea necesario.

Definiciones

a. *Junta de Apelaciones contra la Discriminación*: El Administrador Municipal o su designado, un abogado de

la Oficina del Abogado Municipal y un Administrador distinto al Director de Transporte.

- b. *Denuncia*: Una Denuncia se definirá como una afirmación por escrito de que cualquier persona, de forma individual o como miembro de una clase específica de personas, ha sido objeto de discriminación por motivos de raza, color u origen nacional por parte del Sistema Municipal de Transporte Público de Park City o sus contratistas, empleados o agentes.
- c. *Funcionario del Título VI*: Un empleado de Park City designado por el Administrador Municipal para procesar las Denuncias de acuerdo con el procedimiento especificado en esta política.
- d. *Director de Transporte*: El Director de Transporte dentro del Fondo de Transporte y Estacionamiento de Park City.

Procedimiento de Denuncia

1. Cualquier persona que crea que ella, él o ellos han sido discriminados por motivos de raza, color u origen nacional por el Departamento de Tránsito de Park City (en lo sucesivo denominado “el Departamento”) puede presentar una denuncia del Título VI al completar y presentar el Formulario de Denuncia del Título VI del Departamento (Apéndice A. o B.) a la Oficina del Abogado Municipal de la Corporación Municipal de Park City. La Oficina del Abogado Municipal investiga las denuncias recibidas no más de treinta (30) días luego del presunto incidente. La Oficina del Abogado Municipal procesará las denuncias que estén completas. Cualquier persona que necesite ayuda para redactar la denuncia puede solicitarla a la Oficina del Abogado Municipal.
2. Una vez que se reciba la denuncia, la Oficina del Abogado Municipal la revisará para determinar si Park City tiene jurisdicción. El Denunciante recibirá una carta de acuse de recibo en la que se le informará si la denuncia será investigada por la Ciudad. La denuncia será remitida al Funcionario del Título VI. El Funcionario deberá investigar la denuncia y preparar una respuesta por escrito, incluyendo cualquier acción correctiva o de ejecución, dentro de un plazo de treinta (30) días naturales y remitir la respuesta al Denunciante y al Director de Transporte. Una persona también puede presentar una denuncia directamente ante la Administración Federal de Tránsito, en la Oficina de Derechos Civiles de la FTA, Atención: Complaint Team, East Building, 5th Floor-TCR, 1200 New Jersey Avenue SE, Washington, DC 20590.

3. Nivel de Apelación de la Junta

En todos los casos en que el Demandante o Director de Transporte no esté de acuerdo con una decisión del Funcionario del Título VI, el Demandante o Director de Transporte podrá apelar la decisión del Funcionario del Título VI a la Junta de Apelaciones de Discriminación. La apelación se realizará mediante la presentación de una notificación por escrito de la apelación ante el Registrador de la Ciudad dentro de un plazo de diez (10) días naturales luego de la decisión del Funcionario del Título VI. Tras la presentación de la apelación, la Junta de Apelaciones de Discriminación iniciará su investigación, tomará y recibirá pruebas, y escuchará y determinará completamente el asunto. El Denunciante y el Director de Transporte tendrán derecho a comparecer en persona y a ser representados por un abogado, a tener una audiencia, a confrontar al testigo cuyo testimonio se deba considerar, y a examinar las pruebas que serán consideradas por la Junta de Apelaciones. La decisión de la Junta de Apelación de Discriminación se comunicará por escrito al Denunciante y al Director de Transporte.

Proceso de Apelación Estatal y Federal

En caso de que la Junta de Apelaciones contra la Discriminación confirme la decisión del Funcionario del Título VI, el Denunciante o el Director de Transporte pueden presentar la denuncia ante el Departamento

de Transporte de Utah, el Departamento Federal de Transporte o la Administración Federal de Tránsito.

Las oficinas son las siguientes:

Departamento de Transporte de Utah
División de Derechos Civiles
4501 S 2700 W
PO Box 141520
Salt Lake City, Utah 84114 (801) 965-4384 Oficina
(801) 965-4101 Fax

Administración Federal de Tránsito
Oficina de Derechos Civiles
Atención: Equipo de Denuncias,
East Building, 5th Floor-TCR
1200 New Jersey Ave. SE
Washington, DC 20590

El Denunciante o el Director de Transporte deben comunicarse con la agencia pertinente para determinar los requisitos aplicables y los plazos para presentar una Denuncia ante dicha agencia. Las Denuncias de UDOT, DOT y FTA deben presentarse generalmente dentro de un plazo de ciento ochenta (180) días naturales tras la presunta discriminación.

Fecha de Entrada en Vigencia 30 de noviembre de 2022

Matt Neeley, Director de Transporte

D. REGISTRO DE INVESTIGACIONES, DENUNCIAS Y DEMANDAS

En los últimos tres años, se presentó una denuncia por discriminación racial, y la investigación no fue concluyente. No se han presentado demandas contra PCT alegando discriminación por motivos de raza, color, origen nacional u otra clase protegida.

E. PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA - PROMOVRIENDO UNA PARTICIPACIÓN PÚBLICA INCLUSIVA

La participación pública es fundamental y esencial para lograr un programa, servicios y actividades con equidad. La participación pública contempla la participación de todas las personas, incluyendo Gobiernos Tribales de Indígenas Americanos, minorías y personas de bajos ingresos, agencias públicas afectadas, empleados, público en general, proveedores de servicios de transporte, usuarios del transporte público y otras partes interesadas de la comunidad afectadas por los planes, programas y proyectos de tránsito y transporte.

A fin de integrar las consideraciones expresadas en la Orden sobre Justicia Ambiental del USDOT y las Directrices del USDOT LEP en las actividades de alcance comunitario, PCT busca y considera los puntos de vista de las minorías, las personas de bajos ingresos y las poblaciones con un dominio limitado del inglés en el curso de la realización de actividades de alcance y participación pública. La estrategia de participación pública de PCT pretende ofrecer oportunidades tempranas y continuas para que el público se involucre en la identificación de los impactos sociales, económicos y ambientales de las decisiones propuestas en cuanto a tránsito y transporte.

F. RESUMEN DE MÉTODOS DE ALCANCE

Las audiencias y reuniones públicas se llevan a cabo en lugares accesibles para personas discapacitadas. PCT también motiva a todos los miembros de la comunidad a participar en audiencias/reuniones promocionándolas en medios de comunicación locales. PCT ofrece una variedad de reuniones públicas en distintos lugares y horarios que están diseñados para ser accesibles a todos los miembros de la comunidad. Los horarios y lugares de las reuniones se publican en los periódicos locales, en las organizaciones comunitarias locales y mediante anuncios en la radio. Para todas las reuniones públicas de PCT se publica un anuncio en el periódico, preguntando al público si tiene necesidades especiales para que PCT pueda satisfacerlas.

Por ejemplo,

Las personas que necesiten adaptaciones especiales o servicios de interpretación gratuitos durante la reunión deben notificarlo a Park City Transit llamando al (435) 615-5301, al menos 24 horas antes de la reunión.

El Departamento de Tránsito de Park City tiene un porcentaje relativamente grande de conductores que hablan español. Se les ha pedido a los conductores que hablan español que trabajen con los usuarios de habla hispana a fin de evaluar qué servicios están funcionando y deben mejorarse para atender mejor las necesidades de transporte de la comunidad hispana en Park City. En 2020, el Departamento de Tránsito de Park City publicó nuestra primera guía del usuario en español. Cada cambio de servicio desde entonces ha tenido una guía disponible en español, así como una guía en inglés. En julio de 2022, Park City Municipal adoptó un estipendio de lenguaje bilingüe. Los empleados que califiquen para el estipendio deben hablar un idioma que esté en la lista aprobada por la ciudad (por ejemplo, español). Cada período de pago el empleado calificado recibirá un estipendio de \$40.

G. RESUMEN DE LOS ESFUERZOS DE ALCANCE DESDE 2019

Park City Transit proporciona transporte crítico para una amplia variedad de usuarios. Empleados, empresarios, residentes y visitantes confían en Park City Transit para desplazarse por la ciudad. En los últimos tres años, Park City Transit ha utilizado una amplia variedad de métodos de participación comunitaria para llegar a nuestro público, durante la respuesta a la pandemia de COVID-19 y el lanzamiento de un sistema de transporte separado en la región metropolitana de Park City.

Planes y Directrices de Alcance Existentes

Como departamento de la Corporación Municipal de Park City, Park City Transit trabaja de cerca con nuestro equipo de Compromiso Comunitario para planificar e implementar un compromiso comunitario efectivo e inclusivo. Algunos planes y estudios existentes ofrecen orientación global sobre nuestras prácticas de alcance. Estos esfuerzos incluyen:

- [Visión de Park City 2020](#)
- [Actualización del Plan de Tránsito a Corto Plazo](#)
- [Park City Forward](#) (Plan de Tránsito a Largo Plazo)
- [Encuesta a Bordo sobre el Transporte 2019](#)

Métodos de Participación Comunitaria Utilizados 2019-2022

Park City Transit trabaja para promover la información sobre los cambios en el servicio y las oportunidades de opinión pública directamente a nuestros pasajeros a través de la promoción en el sistema, pero también trabaja para recopilar información de pasajeros anteriores o potenciales en toda nuestra comunidad con métodos de alcance más amplios. Proporcionamos toda la información en inglés y español con la ayuda de una agencia de traducción profesional. Llevamos a cabo actividades de alcance antes de todos los cambios de servicio, que ocurren 2-5 veces al año en primavera, verano, otoño, principios de invierno e invierno. Durante los últimos tres años, el uso de métodos de alcance ha variado dependiendo de la audiencia y el impacto de los cambios de servicio propuestos. Por ejemplo, utilizamos métodos de alcance digital, cobertura mediática y avisos en el sistema para las reducciones de servicio de emergencia en marzo de 2020. Para una reducción planificada del 35% en el servicio durante la temporada de invierno 2020-2021, llevamos a cabo una gran encuesta comunitaria y lanzamos un sitio web del proyecto, además de avisos en todo nuestro sistema y alcance a las organizaciones sociales. Desde el cambio de servicio de la primavera de 2022, hemos utilizado cada uno de los siguientes métodos de alcance:

- Avisos en el sitio web del Departamento de Tránsito de Park City
- Avisos en la aplicación del Departamento de Tránsito de Park City
- Encuestas y formularios de comentarios
- Volantes y carteles en autobuses, centros de transporte y paradas de autobús
- Twitter, Facebook y NextDoor
- Eventos de Facebook Live
- Sesiones de puertas abiertas presenciales y virtuales
- Tarjetas postales enviadas a todas las direcciones de Park City para promocionar las sesiones de puertas abiertas y los formularios de comentarios públicos
- Boletín de Park City
- Difusión en medios de comunicación
 - Distribución de comunicados de prensa y boletines informativos a los medios de comunicación
 - Apariciones en KPCW y PCTV
 - Cobertura a través de Park Record y TownLift
- Alcance a organizaciones sociales

- Fundación Comunitaria de Park City
- Centro Nacional de Habilidades
- Alianza Histórica de Park City
- Asociación de alojamientos
- Cámara de Park City
- Ski Utah
- Alcance a las partes interesadas
 - Lista de contactos de HOA
 - Listas de contactos de correo electrónico
 - Actividades de contacto puerta a puerta con los empleados de Main Street

Eventos de Alcance 2019-2022

Park City Transit ha asistido o ha organizado una amplia variedad de eventos para promover cambios en los servicios, recabar opiniones y difundir información general sobre los servicios de transporte. Estos eventos incluyen:

- Semana Try Transit [enero de 2020]
- Desafío de Viajeros y Tránsito Ride On [enero de 2020, diciembre de 2021-marzo de 2022]
- Actividades de alcance del Centro de Adultos Mayores de Park City (1-2 veces al año)
- Mercado Dominical Park Silly (1-3 veces al año, cancelado para la temporada 2020)
- Sesiones de puertas abiertas de los proyectos de Park City (2 veces al año)
- Tranvía Encantado (1 vez al año en octubre)
- Sesiones de puertas abiertas sobre el plan de transporte a corto plazo [marzo de 2022].
- Noches de Verano (concierto en español) [junio de 2022].
- Festival del Orgullo de Utah [junio de 2022]
- Hora del Cuento en la Biblioteca de Park City [agosto de 2022]
- Sesiones de Puertas Abiertas del Servicio de Transporte de Invierno (3 eventos presenciales y 1 evento virtual) [agosto de 2022]
- Súper Domingo de la Fundación Comunitaria de Park City (evento en español) [agosto de 2022]
- Desfile del Día del Minero [septiembre 2022]

H. PLAN DE ASISTENCIA DE IDIOMAS (LAP)

PROPÓSITO

Park City Transit (PCT) es un receptor y subreceptor de asistencia financiera federal y subvenciones de la Administración Federal de Tránsito (Federal Transit Administration, FTA) y la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA). Como tal, PCT debe cumplir con la Orden Ejecutiva 13166-- Dominio Limitado del Inglés (Limited English Proficiency, LEP).

Este Plan de Asistencia de Idiomas (Language Assistance Plan, LAP) está diseñado para ayudar a la gerencia y al personal a comprender sus roles y responsabilidades con respecto a superar las barreras para las personas con Dominio Limitado del Inglés (LEP). Este LAP brindará orientación al personal sobre los servicios de traducción, interpretación y extensión para las personas con LEP que buscan acceso a los programas y servicios del PCT. Este LAP complementa el Plan del Programa del Título VI de PCT y el Plan de Participación Pública.

DECLARACIÓN DE POLÍTICAS

PCT, bajo el Título VI de la Ley de Derechos Civiles (Civil Rights Act) de 1964, asegura que ninguna persona, por motivos de raza, color u origen nacional, u otra clase protegida, será excluida de la

participación, se le negarán los beneficios o estará sujeta de otra manera a la discriminación bajo cualquier programa o actividad que administre. Tal como lo aclara la Orden Ejecutiva 13166, Mejora del Acceso a los Servicios para Personas con Dominio Limitado del Inglés y la orientación de la agencia resultante, la discriminación por origen nacional incluye la discriminación basada en el dominio limitado del inglés. Es política del PCT brindar acceso oportuno, razonable, efectivo y significativo a las personas con LEP a todos sus programas y actividades. Todo el personal deberá proporcionar servicios de asistencia de idiomas gratuitos a las personas con LEP con las que se encuentren o cuando una persona con LEP solicite servicios de asistencia de idiomas. Todo el personal se asegurará de que el público sea tratado con dignidad y respeto, identificará las necesidades de idiomas de los clientes del PCT y utilizará los recursos bilingües disponibles para ayudar a los clientes, cuando sea necesario.

PCT se asegurará de que las disposiciones de este LAP se apliquen y se incorporen en los acuerdos con sub-beneficiarios y contratistas como subreceptores de asistencia financiera federal

PLAN DE ASISTENCIA DE IDIOMAS

Las personas con Dominio Limitado del Inglés (LEP) son aquellas que no hablan inglés como idioma principal y/o que tienen una capacidad limitada para leer, escribir, hablar o comprender el inglés. PCT brinda asistencia con el idioma para garantizar que las personas con LEP tengan un acceso significativo a sus servicios, incluida la información de ruta, servicio al cliente por teléfono, materiales impresos, incluidos avisos de reuniones públicas y otros servicios para el cliente.

Nuestro LAP refleja el objetivo general de mejorar y mantener el acceso al idioma para los clientes del PCT como usuarios del transporte público y destinatarios del proyecto. Continuaremos estableciendo un equilibrio al garantizar un acceso significativo a los programas y servicios y al mismo tiempo evitar una carga indebida en los recursos del PCT. Es importante informar a las personas con LEP que los servicios están disponibles en otros idiomas, incluido el español, y son gratuitos. PCT continuará usando los recursos existentes para cumplir con los requisitos de la Orden Ejecutiva 13166 y ampliarse según lo determine el monitoreo regular del LAP. Los servicios LEP más utilizados serán la traducción de comunicaciones verbales y escritas.

A. Identificación de Personas con LEP que necesitan Asistencia de Idiomas

Colaborar con organizaciones de minorías para garantizar que las personas con LEP conozcan y tengan acceso a los servicios de PCT.

Evaluar el análisis de cuatro factores.

PCT puede examinar las redes sociales y los registros de servicio al cliente para buscar asistencia de idiomas previa para determinar si la asistencia con el idioma podría ser necesaria en eventos futuros.

Tener disponibles tarjetas de identificación de idiomas para que las personas identifiquen el idioma que hablan.

B. Medidas de Asistencia de Idiomas

Se brindará asistencia de idiomas a las personas con LEP a través de la traducción de documentos y avisos importantes, así como a través de la interpretación verbal del idioma cuando sea necesario y posible. Las personas con LEP no están obligadas a proporcionar su propio intérprete, aunque muchas lo hacen.

Continuar traduciendo todos los folletos del programa y avisos de reuniones al español.

Se proporcionarán intérpretes en las reuniones públicas cuando sea necesario.

Continuar utilizando Linguistica, un servicio de traducción de idiomas, para brindar servicios de traducción, incluido el español, para atención al cliente en mostradores públicos y llamadas telefónicas al PCT.

C. Capacitación del Personal

El personal recibirá capacitación sobre las políticas del Título VI de PCT y las responsabilidades del LAP.

D. Notificación a las Personas con LEP

Proporcionar una línea directa para servicios de interpretación en folletos de programas y documentos importantes.

Proporcionar una declaración que afirme que PCT hará las adaptaciones razonables para proporcionar un intérprete en las reuniones y audiencias públicas con notificación previa.

Continuar proporcionando documentos importantes, como el formulario de Denuncia del Título VI y varios folletos y avisos públicos en español.

Incluir en las notificaciones que no se cobra por la asistencia de idiomas.

SEGUIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DEL LAP

El Coordinador del Título VI de PCT deberá monitorear la implementación del LAP, revisando el plan, según se requiera periódicamente. Al monitorear el cumplimiento, se evaluará si el plan permite que las personas con LEP superen las barreras del idioma y participen de manera significativa en las actividades y servicios del programa. En 2022, PCT comenzó a desarrollar una estrategia de informes anuales para la participación de la comunidad, incluidos datos sobre la demografía local de idiomas.

El monitoreo considerará la información de las siguientes fuentes y criterios, así como otros factores que sean pertinentes:

- Cambios en la demografía, incluidos nuevos grupos de idiomas, tipos de servicios y otras actividades
- Frecuencia de encuentros con personas con LEP
- Si los servicios de idiomas para LEP existentes son adecuados
- Disponibilidad de nuevos recursos, incluida la tecnología

Se realizará una revisión completa del LAP con cada presentación trienal del programa del Título VI.

I. MEMBRESÍA DE COMITÉS Y CONSEJOS NO ELECTOS

En 2021, después del lanzamiento de High Valley Transit, se disolvió la Junta Asesora Mixta de Tránsito (Joint Transit Advisory Board, JTAB). A partir de noviembre de 2022, PCT no tiene juntas, consejos o comités asesores no electos relacionados con el tránsito, ni comités similares cuyos miembros sean seleccionados por PCT para fines de toma de decisiones relacionadas con el tránsito. PCT actualmente está evaluando el alcance comunitario con la intención de implementar dicho comité o consejo en el futuro.

En caso de que el PCT establezca juntas, consejos asesores o comités no electos relacionados con el tránsito, el Coordinador del Título VI mantendrá una tabla que muestre el desglose demográfico de la membresía y una descripción de los esfuerzos realizados para fomentar la participación de las minorías.

J. ESFUERZOS PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LOS SUBRECEPTORES

PCT no tiene subreceptores en este momento. En caso de que PCT comience a traspasar fondos a un subreceptor, se realizarán revisiones generales de control y cumplimiento respecto a los subreceptores de PCT para garantizar el cumplimiento de las responsabilidades del Título VI.

K. ANÁLISIS DE PATRIMONIO DEL TÍTULO VI

Durante el período del informe, PCT no construyó ninguna instalación que requiera un análisis de patrimonio del Título VI.

L. ACTAS DE LAS REUNIONES DEL CONSEJO O APROBACIÓN DEL ÓRGANO DIRECTIVO

Como funcionarios gubernamentales responsables de las decisiones respecto a políticas dentro de Park City Transit, el Director de Transporte, el Director de Recursos Humanos y el Abogado Municipal han revisado y aprobado este Programa del Título VI previo a su presentación (Apéndice D).

M. ESTÁNDARES DE SERVICIO PARA TODO EL SISTEMA

PCT, como un pequeño proveedor de tránsito, es responsable de establecer estándares y políticas de servicio en todo el sistema. PCT busca garantizar que nuestros servicios de transporte no se determinen en función de la raza, el color o el origen nacional. PCT incluye la frecuencia del servicio, la antigüedad y la calidad de los vehículos asignados a las rutas, la calidad de las estaciones que prestan servicio a las diferentes rutas y la ubicación de las rutas en las decisiones de rutas y programación.

Para garantizar que se cumplan nuestros estándares de servicio y los requisitos de las políticas de servicio, PCT examina la Carga del Vehículo, Intervalo del Vehículo, Operación Puntual y Disponibilidad del Servicio actuales para cada modo de transporte.

Estándares de Carga del Vehículo para Cada Modo –

El Factor de Carga del Vehículo se describe en la Circular de la FTA 4702.1B Capítulo IV (4) (a) (1):

“La carga del vehículo se puede expresar como la relación entre los pasajeros y el número total de asientos en un vehículo. Por ejemplo, en un autobús de 40 asientos, una carga del vehículo de 1.3 significa que todos los asientos están ocupados y hay aproximadamente 12 personas de pie. Un estándar de carga de vehículos generalmente se expresa en términos de horas pico y fuera de horas pico. Los proveedores de tránsito que operan múltiples modos de tránsito deben describir los estándares específicos de carga de vehículos para las horas pico y fuera de horas pico para cada modo de servicio de tránsito de ruta fija (es decir, autobús, autobús expreso, autobús de tránsito rápido, tren ligero, ferrocarril, tren suburbano, trasbordador de pasajeros, etc., según corresponda), ya que el estándar puede diferir según el modo”.

PCT calcula el factor de carga del vehículo dividiendo la carga promedio de pasajeros por el número de asientos en el autobús utilizado. El tránsito de PCT separa los factores de carga de los vehículos en horas

pico y fuera de horas pico según la hora del día. El factor de carga del vehículo ha sido monitoreado para identificar las necesidades de servicio por capacidad para ciertos períodos y ubicaciones con el fin de garantizar la seguridad y comodidad de los pasajeros.

Tipo de Vehículo	Asientos	Pasajeros de Pie	Total	Factor de Carga Máxima en Horas Pico	Factor de Carga Máxima Fuera de Horas Pico
Diesel de Piso Bajo 29'	25	8	32	1.28	1.00
Diesel de Piso Bajo 35'	31	10	41	1.32	1.00
Eléctrico de Larga Distancia 35'	29	10	39	1.34	1.00
Eléctrico de Corta Distancia 40'	38	12	50	1.32	1.00

Estándar de Intervalo del Vehículo –

El Intervalo del Vehículo se describe de la siguiente manera en la Circular de la FTA 4702.1B Capítulo IV (4) (a) (2):

“El Intervalo del Vehículo es la cantidad de tiempo entre dos vehículos que viajan en la misma dirección en una línea dada o combinación de líneas. Un intervalo más corto corresponde a un servicio más frecuente. El intervalo del vehículo se mide en minutos (por ejemplo, cada 15 minutos); la frecuencia del servicio se mide en vehículos por hora (por ejemplo, cuatro autobuses por hora). Los intervalos y la frecuencia del servicio son indicaciones generales del nivel de servicio proporcionado a lo largo de una ruta. El Intervalo del Vehículo es un componente de la cantidad de tiempo de viaje empleado por un pasajero para llegar a su destino. Un estándar de intervalo del vehículo generalmente se expresa para el servicio en horas pico y fuera de horas pico como un incremento de tiempo (por ejemplo, en las horas pico: cada 15 minutos y fuera de las horas pico: cada 30 minutos). Los proveedores de tránsito pueden establecer diferentes estándares de intervalo del vehículo para diferentes modos de servicio de tránsito. Un estándar de intervalo del vehículo podría establecer una frecuencia mínima de servicio por área en función de la densidad de población. Por ejemplo, el servicio con intervalos de 15 minutos en horas pico y de 30 minutos fuera de horas pico podría ser el estándar para las rutas que dan servicio a las partes más densamente pobladas del área de servicio, mientras que los intervalos de 30 minutos en horas pico y de 45 minutos fuera de las horas pico podrían ser el estándar en áreas menos densamente pobladas. Los estándares de intervalo también suelen estar relacionados con la carga del vehículo. Por ejemplo, un estándar de servicio podría establecer que los intervalos de los vehículos se mejorarán primero en las rutas que excedan el estándar del factor de carga o en las rutas que tengan los factores de carga más altos”.

Durante las temporadas altas de invierno y verano, PCT brinda un servicio programado regularmente con un intervalo máximo de 30 minutos. Durante las temporadas bajas, primavera y otoño, PCT brinda un servicio programado regularmente con un intervalo máximo de 60 minutos. Los servicios de rutas exprés operan en incrementos de 15 minutos todos los días, durante todo el año.

Específicamente, Park City se esfuerza por alcanzar los siguientes estándares de frecuencia de servicio durante el servicio pico (en minutos):

Ruta de Servicio	Invierno	Verano	Primavera /Otoño
01 Red	20	30	30
02 Green	20	30	30
03 Blue	20	N/A	N/A
04 Orange	30	30	30
05 Yellow	20	30	30
06 Silver	20	N/A	N/A
09 Purple	30	30	30
10 White	15	15	15
40 Bronze	N/A	N/A	N/A
50 Teal	20	N/A	N/A
Trolley	15	15	15
Citywide	30	N/A	N/A
PCHS Express	N/A	N/A	N/A

Estándar de Operación Puntual –

La Operación Puntual se describe de la siguiente manera en la Circular de la FTA 4702.1B Capítulo IV (4) (a) (3):

“La Operación Puntual es una medida de los recorridos completados según lo programado. Este criterio primero debe definir lo que se considera “Puntual”. Por ejemplo, un proveedor de tránsito puede considerar aceptable si un vehículo completa un recorrido programado entre cero y cinco minutos tarde en comparación con el horario establecido. La Operación Puntual se puede medir solo con los orígenes y destinos de la ruta, o con los orígenes y destinos, así como con los puntos de tiempo especificados a lo largo de la ruta. Algunos proveedores de tránsito establecen un estándar de Operación Puntual que prohíbe que los vehículos se adelanten (es decir, antes de lo programado), mientras que otros permiten que los vehículos se adelanten dentro de un período de tiempo específico (por ejemplo, hasta cinco minutos antes de lo programado). Debe definirse un nivel aceptable de operación (expresado en porcentaje). El porcentaje de recorridos completados en todo el sistema o en una ruta o línea particular dentro del estándar debe calcularse y medirse contra el nivel de operación del sistema. Por ejemplo, un proveedor de tránsito podría definir la operación puntual como el 95 por ciento de todos los recorridos en todo el sistema o en una ruta o línea en particular completada dentro de la ventana "puntual" permitida.

PCT define "operación puntual" como no menos y no más de cinco minutos tarde. PCT busca un estándar del 90 por ciento para todos los viajes de ruta fija que se operen de forma "puntual".

Ruta de Servicio	Invierno	Verano	Primavera /Otoño	Promedio Anual de la Ruta
01 Red	69%	90%	93%	84%
02 Green	79%	91%	93%	88%
03 Blue	78%	N/A	N/A	78%
04 Orange	98%	97%	100%	98%
05 Yellow	76%	88%	92%	85%
09 Purple	94%	93%	96%	94%
10 White	88%	96%	97%	94%
40 Bronze	95%	N/A	N/A	95%
50 Teal	78%	73%	18%	56%
Trolley	76%	76%	75%	76%
Citywide	94%	N/A	96%	95%
PCHS Express	47%	N/A	N/A	47%
En general	79%	90%	93%	87%

Disponibilidad del Servicio para Cada Modo –

La disponibilidad del servicio/acceso al tránsito se describe de la siguiente manera en la Circular de la FTA 4702.1B Capítulo IV (4) (a) (4)

“La disponibilidad del servicio es una medida general de la distribución de rutas dentro del área de servicio de un proveedor de tránsito. Por ejemplo, un proveedor de tránsito podría establecer un estándar de servicio para distribuir rutas de modo que un porcentaje específico de todos los residentes en el área de servicio se encuentre dentro de un cuarto de milla a pie del servicio de autobús o media milla a pie del servicio ferroviario. Un estándar también podría indicar la distancia máxima entre paradas o estaciones. Estas medidas relacionadas con la cobertura y las distancias de las paradas/estaciones también pueden variar según la densidad de población. Por ejemplo, en áreas más densamente pobladas, la distancia estándar para la parada de autobús podría ser una distancia más corta de lo que sería en áreas menos densamente pobladas, y el porcentaje de la población total dentro de un cuarto de milla a pie de rutas o líneas podría ser mayor en áreas más densamente pobladas de lo que sería en áreas menos densamente pobladas. Los estándares de disponibilidad del servicio de trenes suburbanos o del servicio de trasbordador de pasajeros pueden incluir un umbral de residentes dentro de una cierta distancia en automóvil, así como a poca distancia de las estaciones o del acceso a la terminal”.

El objetivo de PCT es maximizar el área provista con el servicio de tránsito mientras se mantienen los estándares mínimos de eficiencia del servicio. Park City brinda servicio dentro de un cuarto de milla de los principales centros laborales, médicos, comerciales e institucionales, y de todas las áreas residenciales con cuatro o más viviendas por acre. Los principales centros de empleo se definen como una zona industrial o comercial que emplea a 200 o más empleados no agrícolas ni de construcción.

N. POLÍTICAS DE SERVICIO PARA TODO EL SISTEMA

Mejoras de Transporte –

La Circular 4702.1B de la FTA, capítulo IV (4) (b) (1), describe los servicios de transporte del siguiente modo

“Las mejoras de transporte se refieren a los elementos de confort, comodidad y seguridad que están a disposición del público en general. Los proveedores de transporte de ruta fija deben establecer una política para garantizar la distribución equitativa de las mejoras de transporte en

todo el sistema. Los proveedores de transporte pueden tener diferentes políticas para los diferentes modos de servicio que ofrecen. Las políticas en esta área abordan cómo se distribuyen estas mejoras dentro de un sistema de transporte, y la forma de su distribución determina si los usuarios de transporte tienen igualdad de acceso a estas mejoras. Esto... no pretende influir en las decisiones de financiación de las mejoras de transporte. Más bien, esto... se aplica después de que un proveedor de transporte haya decidido financiar una mejora.”

La instalación de mejoras de transporte público a lo largo de las rutas de autobús incluye, entre otros, los siguientes criterios:

- Número de pasajeros que embarcan
- Cumplimiento de ADA
- Seguridad
- Uso del suelo adyacente

Debería considerarse la instalación de refugios en todas las paradas en las que suban 30 o más pasajeros al día. En todas las paradas de autobús con un mínimo de 15 pasajeros al día se instalarán asientos. Los asientos y los refugios sólo se instalarán en las servidumbres de paso existentes de UDOT, Park City o el condado de Summit, excepto en los casos en que se pueda obtener la confirmación por escrito del propietario para instalar un asiento o un refugio en una propiedad privada.

Tras la revisión de la lista de prioridades por parte de otros miembros del personal de obras públicas, el Director de Tránsito/Transporte se pondrá en contacto por teléfono (con correspondencia de seguimiento) con los propietarios adyacentes para notificarles las intenciones de instalar un servicio para pasajeros. En esta notificación se detallarán las medidas que se están tomando, los hitos previstos y los procedimientos de protesta a disposición del denunciante. Los propietarios adyacentes incluyen a todos los propietarios de parcelas situadas en un radio de 50 pies desde la colocación de la señal de parada de autobús. Si un propietario adyacente protesta por la instalación en el lugar, Park City Transit no la instalará inmediatamente hasta que finalice el procedimiento de protesta. Sin embargo, si el número de pasajeros que suben a esa parada de autobús supera los 20 pasajeros al día en el caso de un asiento o los 60 pasajeros al día en el caso de un refugio, Park City Transit iniciará los trámites para instalar el servicio mientras se tramita la protesta.

En 2018, PCT ejecutó un Estudio de Accesibilidad de Paradas de Autobús para calificar la condición de todas las paradas de autobús en Park City para el cumplimiento y la eficacia general. El 15 de septiembre de 2022, PCT presentó al Consejo Municipal de Park City un plan de tres años para la mejora de las comodidades de 72 paradas de autobús. Este plan fue aprobado. Se prevé que las obras continúen hasta 2024.

Asignación de Vehículos –

La asignación de vehículos se describe del siguiente modo en la Circular 4702.1B de la FTA, capítulo IV (4) (b) (2):

“La asignación de vehículos se refiere al proceso por el cual los vehículos de transporte son puestos en servicio en los depósitos y en las rutas a través del sistema del proveedor de transporte. Las políticas para la asignación de vehículos pueden basarse en la edad del vehículo, donde la edad sería un proxy para la condición. Por ejemplo, un proveedor de transporte podría establecer una política para asignar vehículos a depósitos de manera que la edad de los vehículos en cada depósito no exceda el promedio de todo el sistema. La política también podría basarse en el tipo de vehículo. Por ejemplo, un proveedor de transporte puede establecer una política para asignar vehículos con más capacidad a las rutas con mayor número de usuarios y/o durante los periodos de máxima afluencia. La política también podría basarse en el tipo de servicio ofrecido. Por ejemplo, una empresa de transporte puede establecer una política para asignar tipos específicos de vehículos a servicios exprés o de cercanías. Los proveedores de transporte que utilicen vehículos equipados con tecnología diseñada para reducir las emisiones podrían optar por establecer una política para el despliegue de estos vehículos en toda la zona de servicio.”

PCT opera cuatro tipos básicos de autobuses en el servicio de ruta fija: (1) autobús diésel de 29', (24) autobuses diésel de 35', (7) autobuses eléctricos de 35' con baterías de largo alcance, y (6) autobuses eléctricos de 40' con baterías de corto alcance. Los vehículos se estacionan dentro de una instalación cerrada, de delante hacia atrás al entrar, y se asignan por horas de salida a la mañana siguiente, según el tipo de vehículo. Esta práctica permite una asignación diaria aleatoria de los autobuses.

El PCT sólo restringe el uso de los autobuses diésel de 29 pies a la ruta del trolebús y el de los autobuses eléctricos de 40 pies con baterías de corto alcance a la ruta exprés. La ruta del trolebús está restringida debido al radio de giro del final de línea del trolebús. Los autobuses eléctricos de 40' con baterías de corto alcance están restringidos debido a la necesidad de cargar en cada final de línea en el expreso. Los demás tipos de vehículos se enviarán a cualquier ruta de forma aleatoria, como se ha indicado anteriormente.

ANEXO A: FORMULARIO DE DENUNCIA DEL TÍTULO VI

El denunciante utilizará el siguiente formulario de denuncia:

Formulario de Denuncia del Título VI

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 establece que "ninguna persona en los Estados Unidos podrá, por motivos de raza, color, origen nacional u otra clase protegida, ser excluida de la participación en ningún programa o actividad que reciba ayuda financiera federal, ni se le negarán los beneficios de los mismos, ni será objeto de discriminación".

La siguiente información es necesaria para ayudarnos a tramitar su queja. Si necesita ayuda para completar este formulario, háganoslo saber.

Complete y envíe este formulario a Park City Transit P.O. Box 1480, Park City, Utah 84060 o 1053 Iron Horse Drive, Park City, Utah 84060.

1. Nombre del Denunciante: _____

2. Dirección Postal: _____

3. Ciudad/Estado/Código Postal: _____

4. Teléfono: _____

5. Correo electrónico: _____

6. Persona objeto de discriminación (si no es el denunciante):

Nombre: _____

Dirección: _____

Ciudad/Estado/Código Postal: _____

7. ¿Cuál de las siguientes opciones describe mejor la razón por la que cree que se produjo la discriminación? Se debió a:

a. Raza:

b. Color:

c. Nacionalidad:

d. Otra

8. ¿En qué fecha y hora tuvo lugar la supuesta discriminación? _____

9. Con sus propias palabras, describa la presunta discriminación. Explique lo sucedido y a quién considera responsable. Si es necesario, utilice hojas adicionales.

10. Indique cualquier otra persona que pueda tener conocimiento de este suceso:

Nombre	Dirección	Ciudad/Estado/Código Postal

11. ¿Ha presentado esta queja ante algún otro organismo federal, estatal o local; o ante algún tribunal federal o estatal? Sí: No:

Si la respuesta es sí, marque todas las casillas que correspondan:

Agencia Federal Tribunal Federal Agencia del Estado
Tribunal del Estado Agencia Local

12. Indique un nombre de contacto en la agencia/tribunal donde se presentó la denuncia:

Firme a continuación:

Firma del Denunciante: _____ Fecha: _____

Puede adjuntar cualquier material escrito u otra información que pueda ser relevante para su queja.

ANEXO B: Título VI Denuncia Forma

El denunciante utilizará el siguiente formulario de denuncia:

Título VI Denuncia Forma

Título VI de la ley de derechos civiles de 1964 requiere que "ninguna persona en los Estados Unidos, por motivos de raza, color y origen nacional, se excluirá de la participación en, negar los beneficios de o ser objeto de discriminación en cualquier programa o actividad que reciba asistencia financiera federal."

La siguiente información es necesaria para que nos ayuden en el procesamiento de su queja. Si necesita cualquier ayuda para completar este formulario, háganoslo saber.

Completar y devolver este formulario a Park City Transit P.O. Box 1480, Park City, Utah 84060 or 1053 Iron Horse Drive, Park City, Utah 84060.

1. Su Nombre: _____

2. Domicilio: _____

3. Ciudad/Estado/Código Postal: _____

4. Teléfono: _____

5. El Correo Electronico: _____

6. Persona discriminaciónada:

Nombre: _____

Domicilio: _____

Ciudad/Estado/Código Postal: _____

7. ¿Cuál de los siguientes mejor describe la razón por la que creo la discriminación tuvo lugar? ¿Puede ser porque?

a. Raza:

b. Color:

c. Origen Nacional:

d. Otra:

8. ¿Qué fecha la presunta discriminación llevaron a cabo? _____

9. En sus propias palabras, describir la presunta discriminación. Explicar lo que ocurrió y a quien considera responsable. Utilice hojas adicionales si es necesario. _____

9. Lista de los usuarios que pueden tener conocimiento de este evento.

Nombre	Domicilio	Ciudad/Estado/Código Postal

10. ¿Han presentado esta queja con cualquier otro federal, Estado o agencia local; o con cualquier tribunal federal o estatal? Sí: No

En caso afirmativo, comprobar cada cuadro que se aplica.

Federal Federal Tribunal Estado Agencia
Estado Tribunal Agencia Local

11. Proporcione un nombre de contacto en la Agencia donde se presentó la denuncia.

Por favor su firma: _____ Fecha: _____

Puede adjuntar cualquier material escrito u otra información que puede ser pertinente a su queja.

ANEXO C: AUTOEVALUACIÓN UTILIZANDO EL ANÁLISIS DE LOS CUATRO FACTORES PARA LAP

AUTOEVALUACIÓN UTILIZANDO EL ANÁLISIS DE LOS CUATRO FACTORES

Park City Transit es una entidad pública que realiza proyectos de transporte en Park City, Utah, incluyendo servicios de transporte y proyectos de mejora de capital. En esta sección se expone el análisis de cuatro factores utilizado para determinar el acceso adecuado, razonable, efectivo en cuanto a recursos y significativo para las Personas con LEP. En la determinación de "razonable", hay cuatro factores a considerar:

Factor 1 - Número y Porcentaje de Personas con LEP Atendidas o Encontradas en el Área de Servicio del PCT

El primer paso del estudio de cuatro factores incluye un análisis de los datos del censo de Park City de 2020. Esta área incluye los límites oficiales del municipio de Park City. Esta área se correlaciona directamente con el área de servicio de Park City transit (en lo sucesivo, PCPTP), con una población de 8.107 personas mayores de 5 años.

Desglose Estadístico del Lenguaje

Fuente: Estimaciones de 5 años del ACS para 2020

En el PCPTP, las cifras del censo estiman que el 24,5% de la población habla una lengua distinta del inglés. De ellos, el 19,6% habla español. Entre los hispanohablantes, el 6,3% indica que habla inglés "menos que muy bien". Del 4,9% restante que habla una lengua distinta del inglés, el 1,2% habla una lengua indoeuropea y el 3,4% habla una lengua asiática o de las islas del pacífico. De estas dos categorías, el 0,0% y el 0,1%, respectivamente, indicaron que hablan inglés "menos que muy bien". (La información fue obtenida del Censo de EE.UU. Park City, Utah- Idioma Hablado en el Hogar, 2020 Encuesta sobre la Comunidad Americana Estimaciones de 5 años el 28/10/2022 - Adjunto)

Factor 2 - Frecuencia con la que las Personas con LEP entran en contacto con los Servicios del PCT

Para determinar la frecuencia con la que las personas con LEP entran en contacto con los programas, actividades y servicios de transporte, nos fijamos en los resultados de la Encuesta de pasajeros a bordo de Park City Transit de invierno y verano de 2019, que es la encuesta a bordo más reciente disponible. La encuesta se administró tanto en inglés como en español.

Un elemento importante para ofrecer un servicio público de éxito es comprender claramente a los "clientes", es decir, a las personas que utilizan el servicio. Para obtener esta comprensión, PCT contrató a AJM & Associates para realizar encuestas de pasajeros a bordo de los servicios de transporte proporcionados por Park City Transit. Se realizaron encuestas de invierno en todas las rutas fijas, del 21 al 24 de marzo de 2019.

AJM & Associates fue contratada para realizar las encuestas de transporte a bordo. Se registraron aproximadamente 1.100 encuestas únicas. Los datos recogidos de las encuestas de transporte a bordo ayudan a mejorar el servicio y cuantificar las necesidades de los usuarios.

Los encuestadores obtuvieron encuestas contestadas que equivalían al 10% de los pasajeros de un día normal en el momento de la encuesta. Se pidió a todos los pasajeros que subieron a los autobuses con encuestadores durante el periodo de la encuesta que llenaran un cuestionario de una página. Los formularios consistían en una sola hoja con preguntas en inglés por una cara y en español por la otra.

La encuesta sobre el servicio de verano se realizó con un método idéntico del 18 al 21 de julio de 2019. Los resultados indicaron a grandes rasgos que el Servicio de Invierno acomodó a un 11,9% estimado de usuarios que podrían considerarse personas con LEP de habla hispana. Del Servicio de Verano la encuesta indicó un estimado de 12.9% de usuarios que podrían ser considerados individuos LEP de habla hispana. (Fuente: Encuesta de Usuarios a Bordo de Park City Transit verano 2019, AJM & Associates, & Encuesta de Usuarios a Bordo de Park City Transit invierno 2019, AJM & Associates.)

Estos resultados indican que el número de usuarios con LEP es superior a la proporción indicada en los datos censales de PCPTP.

Factor 3 - Naturaleza e Importancia de los Servicios Prestados

A través de la Encuesta de Pasajeros a Bordo de 2019 y los Datos del Censo de los Estados Unidos de 2020, se ha determinado que, si bien es principalmente un sistema de transporte orientado a los centros turísticos, el Sistema de Transporte de Park City también presta servicios significativos a la población local, incluyendo una población con LEP en formas relacionadas con el empleo, la educación y los servicios de salud.

Factor 4 - Recursos de que Dispone el PCT para Garantizar un Acceso Significativo de las Personas con LEP a los Servicios

Park City Transit no proporciona servicio de transporte a una población de más de 200.000 habitantes. La población total de transporte permanente estimada dentro de los límites del sistema de transporte es de 8.396 personas. El Departamento de Transporte de Park City funciona como un Fondo Empresarial dentro del gobierno general de la Corporación Municipal de Park City. El sistema se administra de la manera más eficiente posible dentro de la estructura de los recursos disponibles de la Ciudad y del Departamento de Transporte. El presupuesto operativo del sistema de transporte es significativamente pequeño en comparación con el de las grandes agencias de transporte. Sin embargo, el sistema de transporte cuenta con un importante número de usuarios hispanos. El sistema de transporte ha contratado a una agencia de servicios de traducción para proporcionar servicios de traducción telefónica, así como servicios de traducción de documentos para garantizar la disponibilidad de información sobre el servicio en español.

ANEXO D: APROBACIÓN DE LOS FUNCIONARIOS RESPONSABLES

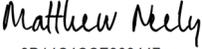
Aprobación de los Funcionarios Responsables

Este Programa Título VI ha sido revisado y aprobado por los siguientes funcionarios responsables de las decisiones políticas dentro de Park City Transit, un departamento de la Corporación Municipal de Park City.

Fecha de Entrada en Vigor: 30 de noviembre de 2022

DocuSigned by:

D5D5222E86E246E...
Matt Dias, Director Municipal

Doy fe:
DocuSigned by:

9D14C4CCE309447...
Matt Neeley, Director de Transporte

Doy fe:
DocuSigned by:

4C7468F7A98942F...
Director de Recursos Humanos

Aprobado en cuanto a la Forma:
DocuSigned by:

11B5B6F4ACF34C7...
Oficina del Abogado Municipal