



# **CityLYNX Gold Line primera fase Gold Rush línea roja: Título VI servicio equidad Analysis**

-  
**28 de febrero de 2014**  
Proyecto de revisión 0 00

Sistema de tránsito del área de Charlotte  
La ciudad de Charlotte  
600 East Fourth Street  
Centro de gobierno de Charlotte-Mecklenburg  
Charlotte, Carolina del norte 28202

Nota: Este documento fue traducido al español utilizando MicroSoft Translation Services y Bing Translator. Nota: No se tradujo algunos textos que formaba parte de los gráficos.

## TABLA DE CONTENIDOS

### Table of Contents

<b>1 INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>4</b>
1.1 fondo de proyectos.....	4
1.1.1 Estaciones de.....	4
1.1.3 Línea de oro CityLYNX.....	4
<b>2 LA PARTICIPACIÓN DEL PUBLICO .....</b>	<b>5</b>
2.1 Plan de servicios de tránsito del Condado .....	5
2.1.1 Servicios de tránsito del Condado Plan de participación pública.....	5
2.3 CityLYNX Gold Line fase uno combina estrategias de comunicación .....	7
2.3.1 CityLYNX Gold Line fase uno comentario público .....	8
<b>3 METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DE EQUIDAD DE SERVICIO .....</b>	<b>8</b>
3.1 marco legal y regulatorio.....	8
3.1.1 Referencias y orientación del título VI.....	9
3.2 conjuntos de datos .....	9
3.3 definiciones .....	9
3.4 área de estudio .....	10
3.4.1 Área de servicio.....	10
3.5 los cálculos de datos.....	10
3.5.1 Datos demográficos .....	10
<b>4 CONDICIONES EXISTENTES.....</b>	<b>11</b>
4.1 Itinerario datos demográficos a nivel .....	11
4.2 Demografía .....	11
4.3 Gold Rush línea roja servicio características .....	11
<b>5 ANÁLISIS DEL SERVICIO DE LA EQUIDAD.....</b>	<b>12</b>
5.1 Descripción de cambios de ruta.....	12
5.2 análisis del nivel de Itinerario .....	12
5.3 Demografía .....	12
5.4 frecuencia/Headways.....	12
5.5 pasajeros.....	13
5.6 útil de servicio .....	13
5.7 análisis de tiempo de viaje .....	14
5.8 deja de espaciado, ubicación y comodidades.....	14
5.9 capacidad para vehículos .....	14
<b>6 MITIGACIÓN.....</b>	<b>14</b>

## Índice de tablas

<b>2.3 CityLYNX Gold Line fase uno combina estrategias de comunicación,</b>	<b>7</b>
<b>Cuadro 5-2 2015 Gold Rush línea roja y CityLYNX Gold Line fase uno Headways (minutos),</b>	<b>13</b>
<b>Tabla 2-1 Divulgación y participación pública CTSP,</b>	<b>6</b>
<b>Tabla 2-2 Charlotte Streetcar arranque proyecto reuniones públicas,</b>	<b>8</b>
<b>Tabla 4-1 Demografía de área servicio existentes (% de tipo demográfico),</b>	<b>11</b>
<b>Tabla 4-2 CPCC minoría proporción de matriculación de alumnos,</b>	<b>11</b>
<b>Tabla 4-3 Fiebre del oro existente línea roja Headways (minutos),</b>	<b>11</b>
<b>Tabla 4-4 Fiebre del oro existente línea roja palmo del servicio,</b>	<b>12</b>
<b>Tabla 5-1 Servicio área demográfica comparación,</b>	<b>12</b>
<b>Tabla 5-3 CityLYNX oro línea fase uno útil de servicio,</b>	<b>13</b>
<b>Tabla 6-1 Fiebre del oro CTSP 2012-2017 línea roja comentario público,</b>	<b>15</b>
<b>Tabla 6-2 CityLYNX Gold Line fase uno comentario público,</b>	<b>15</b>

## Índice de figuras

<b>Figura 1 oro rojo línea,</b>	<b>16</b>
<b>Figura 2 2030 Plan del sistema de tránsito,</b>	<b>17</b>
<b>Figura 3 CityLYNX Gold Line fase uno,</b>	<b>18</b>
<b>Figura 4 2030 System Plan - línea de oro CityLYNX,</b>	<b>19</b>
<b>Figura 5 CTSP propuesto ruta 86 - Gold Rush línea roja,</b>	<b>20</b>
<b>Figura 6 FY13-FY17 lugares de reunión pública CTSP,</b>	<b>21</b>
<b>Extensiones de censo de bajos ingresos y minorías figura 7 Gold Rush línea roja,</b>	<b>22</b>
<b>Figura 8 CityLYNX Gold Line fase uno/Gold Rush línea roja-2015 Extensiones de censo de bajos ingresos y minorías,</b>	<b>23</b>
<b>Figura 9 CityLYNX Gold Line fase uno-Gold Rush Red Line Deja de ubicación comparación,</b>	<b>24</b>

## 1 INTRODUCCIÓN

El propósito de este documento es documentar el análisis título VI servicio equidad para los cambios en el servicio de transporte de Charlotte Area Transit System (CATS) Gold Rush línea roja como consecuencia de la aplicación de la ciudad de Charlotte Streetcar Starter servicio. El servicio de Gold Rush (Figura 1) está actualmente un servicio gratuito, financiado conjuntamente por los CATS y Charlotte Center City Partners (CCCP). El Streetcar Charlotte Starter servicio actualmente está planeado para ser un servicio gratuito. Por lo tanto en este momento, un análisis de la equidad de tarifa no es incluido como parte de este documento. The Charlotte Streetcar arranque proyecto se espera para iniciar el servicio de impuestos en el año 2015.

### 1.1 fondo de proyectos

Como parte de la 2030 Transit System Plan (Figura 2), Charlotte tranvía línea (Figura 3) es la primera fase del proyecto centro ciudad Streetcar (Figura 4). El proyecto será financiado por una subvención de \$24,99 millones concedida en 2010 a través del programa de circulación urbana administrado por la Administración Federal de tránsito (FTA). Cuando se haya completado el proyecto será el primer kilómetro y medio de la propuesta diez millas centro ciudad Streetcar. La alineación se extenderá a lo largo de este comercio St y Elizabeth Ave a Hawthorne St utilizando una media milla de la pista existente que se instaló como parte del proyecto de paisaje urbano Elizabeth Ave. Con una terminal en el centro de transporte de Charlotte, CATS autobús principal transferencia instalaciones así como una estación de tren ligero LYNX línea azul y la otra terminal en el campus principal del Hospital Novant (formalmente Presbiteriana), el proyecto proporcionará servicio a numerosas atracciones e instalaciones del corredor este comercio St/Elizabeth Ave. Los destinos más importantes del área del proyecto son la Time Warner Cable Arena, distrito gubernamental de Charlotte/Mecklenburg, Central Piedmont Community College y Elizabeth Ave tiendas y restaurantes.



CTC y LYNX línea azul

#### 1.1.1 Estaciones de

Charlotte tranvía línea tendrá seis estaciones. Las estaciones utilizan una configuración de la plataforma lateral o central e incluirán refugios, iluminación, bancas, botes de basura y arte público.

#### 1.1.2 Plan de funcionamiento

El servicio de tranvía línea Charlotte operará 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 funcionará en 15 minutos headways.

#### 1.1.3 Línea de oro CityLYNX

Como con todos los servicios de los CATS, branding y marketing son elementos clave. Por lo tanto, con el fin de incorporar el centro de la ciudad Streetcar en familia de los CATS de servicios, se desarrolló una nueva marca. La línea oro CityLYNX fue seleccionada en mayo de 2013 como la nueva marca para el centro de la ciudad Streetcar. Charlotte tranvía línea es la primera fase de la línea oro CityLYNX y serán referida en este documento como la CityLYNX Gold Line fase uno.

## 2 LA PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO

### 2.1 Plan de servicios de tránsito del Condado

Cada cinco años, los CATS actualiza el Condado tránsito servicios Plan (CTSP). El CTSP está desarrollado para proporcionar análisis estratégico y recomendaciones para mejoras en el servicio transporte público durante un período de cinco años. El plan se centra en tres servicios: servicio de autobús local, servicios de autobús del barrio/comunidad y servicio de autobús expreso. Este enfoque permite que los CATS hacer recomendaciones sobre el tipo y cantidad de servicios de autobuses futura de 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
- *Informe sobre los CATS existentes servicios de tránsito y rendimiento* – Una revisión del funcionamiento del sistema de tránsito existente servicios centrándose en productividad, rentabilidad y confiabilidad del servicio
- *El desarrollo del capital recomendaciones* – Recomendaciones sobre futuras instalaciones Park and Ride
- *Plan de servicio de cinco años* – Desarrollo de un actualizado Plan de cinco años para mejorar los CATS de tránsito servicios a través de 2017

#### 2.1.1 Servicios de tránsito del Condado Plan de participación pública

Puesto que el CityLYNX oro línea fase uno será implementado durante el plazo del 13 FY - FY17 CTSP, los cambios resultantes en la línea roja de Gold Rush se incorporaron a la CTSP. Figura 5 detalla el cambio incluido en el CTSP. Para recibir comentarios del público sobre el CTSP, CATS desarrollaron un plan de participación pública (PIP). El plan consistió en reuniones anunciadas públicamente, presentaciones en reuniones de barrio, encuestas y reuniones. Asegurar la exitosa participación del público es una prioridad para los CATS; para lograr ese objetivo CATS utilizan los siguientes métodos de difusión y encuentro de notificación:

- Letras de Asociación de vecindario.
- Notificación por correo electrónico.
- Notificación de reunión en la Página Web de CATS, así como calendario de eventos de la ciudad de Charlotte.
- Alertas del jinete en autobuses y trenes.
- Comunicados de prensa de los medios de comunicación.
- Colocaron anuncios en los periódicos locales: Charlotte Observer, Charlotte Post (African American lectores periódico) y Que Pasa (diario de lectores latinoamericanos).
- Distribución de una encuesta realizada en la primera reunión pública y en línea.

Como resultado de los métodos de extensión que se ha señalado anteriormente, la 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. Figura 6 detalles de la ubicación geográfica de las reuniones públicas y su relación con los CATS 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 CATS servicio área minoría y censo de bajos ingresos tractos se describe en la sección 3 del presente documento.

**Tabla 2-1**  
**Divulgación y participación pública CTSP**

Fecha	Los actores / Asociación de vecinos / Public Meeting	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 Riders - biblioteca central de Charlotte Mecklenburg	12
11 de octubre de 2010	Asociación de la comunidad de Villa Heights	15
11 de octubre de 2010	Asociación de vecinos de Madison Park	32
12 de octubre de 2010	*Boulevard del sur centro de tren ligero	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	Tercera Asociación del vecindario de Ward	13
19 de octubre de 2010	Asociación de vecinos de Toddville	4
21 de octubre de 2010	*Charlotte Mecklenburg Government Center	19
21 de octubre de 2010	Socios de la comunidad de Charlotte East	11
25 de octubre de 2010	Centro de la ciudad transporte Consejo	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 central 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	Highland Creek Home Owners Association	40
16 de noviembre de 2010	Asociación de vecinos de Camp 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 Allan Hills	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 centro de tren ligero	13
11 de agosto de 2011	* Charlotte Mecklenburg Government Center	14
13 de agosto de 2011	Asociación del vecindario 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	* West Charlotte Recreation Center	17
08 de septiembre de 2011	* Gateway Village YMCA	16
21 de septiembre de 2011	Lugar McCreech y organización de la comunidad de Villa Heights	30

\* Reunión pública CATS

## 2.2 Plan de servicios de tránsito del Condado comentario público

El PIP CTSP se reunieron comentario público en todos los servicios de los CATS. A los efectos de este documento, sólo comentarios relacionados con la línea roja de Gold Rush están incluidos. Documentación completa del proceso público CTSP puede ser revisada en el *FY13-FY17 del Condado tránsito Plan de servicios*. Comentarios directamente relacionados con la línea roja de Gold Rush se detallan en la siguiente lista. Mitigación para cualquier servicio posible impacto se detallan en el apartado 6 del presente documento.

- Operar servicio nocturno, así como todo el servicio de día los sábados.
- Proporciona un servicio más frecuente en la fiebre del oro durante pico y horas no pico para los viajeros al norte.
- Proporcionar servicio adicional durante eventos zona residencial para los asistentes al evento.

## 2.3 CityLYNX Gold Line fase uno combina estrategias de comunicación

Para recibir comentarios del público sobre el CityLYNX oro línea fase uno, la ciudad de Charlotte desarrolló una estrategia de comunicación combinados. Esta estrategia se implementó con éxito durante la construcción de la línea azul del lince. Al igual que la línea azul de lince, el proyecto CityLYNX Gold Line fase uno requerirá la coordinación de múltiples agencias de la ciudad/condado. Hasta el momento, esta estrategia ha guiado el proyecto a través del diseño final y en la construcción. Objetivos de la estrategia de comunicaciones combinados se enumeran a continuación.

- Educar e informar al público 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 a abordar sus preocupaciones 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 el calendario de eventos de la ciudad de Charlotte.
- Comunicados de prensa de los medios de comunicación.
- Colocaron anuncios en los periódicos locales: Charlotte Observer, Charlotte Post (periódico lectores afroamericano y Que Pasa (diario de lectores de América Latina).
- Distribución de una encuestas en reuniones públicas y en línea.
- Designada enlace empresarial responsable 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 como hojas informativas, postales, informes de progreso, cartelería, folletos, carteles doorhangars, información del proyecto así como hasta la fecha en [www.charlottefuture.com](http://www.charlottefuture.com).

Como resultado de los métodos de extensión que se ha señalado anteriormente, se llevaron a cabo once reuniones públicas. Tabla 2-2 proporciona detalles sobre las reuniones celebradas durante la fase de participación pública del proyecto arranque Charlotte Streetcar.

**Tabla 2-2**  
**Charlotte Streetcar 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 (Universidad históricamente negra 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 (Universidad históricamente negra ubicada en la comunidad minoritaria)
28 de septiembre de 2010	Memorial United Methodist Church
30 de septiembre de 2010	Johnson C. Smith University(Históricamente Black College ubicado 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 Gold Line fase uno comentario público

La estrategia de comunicaciones combinado para el proyecto de arranque Charlotte Streetcar se reunieron comentario público, principalmente en el diseño e implementación del servicio de tranvía. A los efectos de este documento, sólo comentarios relacionados con la línea roja de Gold Rush están incluidos. Comentarios directamente relacionados con la línea roja de Gold Rush se detallan en la siguiente lista. Mitigación para cualquier servicio posible impacto se detallan en el apartado 6 del presente documento.

- ¿Los CATS ya no proporcionará el servicio gratuito de la fiebre del oro cuando está en funcionamiento el tranvía?
- Va a haber una zona libre de tarifas en el tranvía?

## 3 METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DE EQUIDAD DE SERVICIO

Análisis de la equidad del 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 arranque Charlotte Streetcar. Este análisis determina si los ajustes propuestos tendrá un impacto desproporcionadamente alto y adverso sobre las minorías y las poblaciones de bajos ingresos. El análisis también recomienda la mitigación, cuando sea necesario.

### 3.1 marco legal y regulatorio

Este análisis cumplen con los requisitos legales descritos en *título VI de la ley de derechos civiles de 1964* (42 USC § 2000D et seq.) Julio de 1964. El análisis utiliza además la orientación y las referencias que se describe en la sección 3.1.1

### 3.1.1 Referencias y orientación del título VI

Este documento se ha completado con las definiciones, metodologías y directrices esbozadas en:

- *FTA título VI servicio y tarifa cuestionario de análisis de equidad* Abril 2011
- *Política de CATS para grandes cambios en el servicio o tarifa cambio comentarios* (CivR01 de los CATS), agosto de 2008
- *Título VI y el título VI – dependientes directrices para los receptores de la Administración Federal de tránsito* (FTA Circular C 4702.1A), mayo de 2007
- *Título VI y el título VI – dependientes directrices para los receptores de la Administración Federal de tránsito* (FTA Circular C 4702.1B), 01 de octubre de 2012

### 3.2 conjuntos de datos

Los siguientes datos geográficos se utilizan para completar el análisis demográfico y el número de pasajeros para el análisis de la equidad del servicio:

- *Datos del censo 2010 Estados Unidos – tracto nivel de población por raza*
- *2011 5 años comunidad americana encuesta datos tabla S1701 – estado de nivel de pobreza del tracto*
- *Datos de pasajeros generados de CATS tránsito vehículo automático de pasajeros contadores (APC): APC contiene sensores infrarrojos y la temperatura que se encuentran en cada puerta de vehículo de transporte. Los sensores APC se activan sólo cuando las puertas se abren y movimiento es detectado. Se recoge información sobre cuánta gente accede (embarques) o salida (alightings) el vehículo de transporte. Simultáneamente, la APC recopila las coordenadas de la parada de tránsito (lat/long). Una computadora a bordo cada vehículo almacena los datos hasta que se transmite a una base de datos fija.*

### 3.3 definiciones

De bajos ingresos – La tasa de pobreza por el nivel del tracto según lo definido por los 5 años EEUU encuesta del censo de la comunidad estadounidense (ACS) estima mesa S1701.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ACS la encuesta sustituye la forma larga del censo decenal, que previamente hizo preguntas acerca de ingreso mediano. El Departamento de salud y servicios humanos fue anteriormente responsable de desarrollar las directrices de la pobreza basadas en esta medida de ingreso mediano. Política de CATS hace referencia a las directrices DHHS. Personal BLE consultó con el personal de los derechos civiles de los CATS, quien aceptó el uso de los datos de la ACS y la geografía para esta variable.

Mayor cambio de servicio de revisión – Según la sección 4.0 de CATS CivR01 *política para grandes cambios en el servicio o tarifa cambio comentarios*, se producirá una revisión del ajuste de servicio cada vez que hay un ajuste mayor servicio a cualquier servicio de transporte proporcionado por los CATS.

Ajustes de servicio mayor – Según sección 4.1 de CATS 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 única está siendo modificado dentro de un corredor
- La abolición de una ruta de tránsito existente sin un reemplazo
- La reestructuración del servicio de tránsito a lo largo de un corredor como se define por los CATS.
- Nota: esta política se prevé su actualización en septiembre de 2013, pero esta revisión califica bajo las nuevas normas.

Minoría – En población agregada, Non-White/Non-Hispanic por raza tracto de censo según lo definido por el censo decenal estadounidense del censo 2010.

### 3.4 área de estudio

#### 3.4.1 Área de servicio

Se calcula el área de servicio (en conjunto):

1. Los entero CATS sistema bus y tren polilínea archivos GIS son overlaid en polígonos de tracto de censo North/South Carolina que contiene los datos demográficos.
2. Un búfer de ¾ milla se calcula de la no-express bus y tren ruta polilíneas para representar tanto las rutas fijas y americanos con servicio de transporte complementario de discapacidades (ADA).
3. Un búfer de ¼ de milla se calcula a partir de las polilíneas de ruta de autobús expreso
4. Los dos buffers entonces se fusionan resultando en área de servicio total de CATS.
5. Luego se seleccionan tractos del censo con los centroides dentro del área de servicio.
6. Los datos demográficos se unió a las zonas afectadas se exportan como una tabla.

### 3.5 los cálculos de datos

#### 3.5.1 Datos demográficos

##### 3.5.1.1 Datos demográficos de la zona de servicio

Los datos demográficos se calculan entonces para el área de servicio total de CATS. Población por raza se calcula utilizando la más reciente decenal geografía nivel tracto censo nacional. Porcentaje minoritario está calculado para que extensiones de servicio proporcionar una comparación instantánea utilizando la siguiente fórmula.

- $\text{Porcentaje minoritario} = \frac{\text{servicio Total área población minoritaria}}{\text{Total servicio área población}}$

Porcentaje de bajos ingresos se calcula utilizando el nivel del tracto inferior datos sobre la pobreza por la tabla de datos más reciente de 5 años ACS S1701. Porcentaje de bajos ingresos se calculan para que extensiones de área de servicio proporcionar una comparación instantánea utilizando la siguiente fórmula.

- $\% \text{ Bajos ingresos} = \frac{\text{población del área de servicio Total por debajo de la pobreza}}{\text{Total servicio población área quien es determinar el estado de la pobreza}}$

Los porcentajes de los datos demográficos resultantes se utilizan luego como umbral para determinar minoría y extensiones de bajos ingresos. Cualquier tracto de censo que tiene un porcentaje de minorías o poblaciones de bajos ingresos en o superior umbrales demográficos área de servicio de los CATS es considerados minoritarios 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 autobuses se calculan utilizando el mismo método como se describe en la sección 3.5.1.1. Sin embargo, en el caso de las rutas expresas, los datos demográficos se calculan solamente para las partes de la ruta donde la ruta está en servicio.

## 4 CONDICIONES EXISTENTES

### 4.1 Itinerario datos demográficos a nivel

Datos demográficos para rutas de autobús individuales se calculan utilizando el mismo método como se describe en la sección 3.5.1.1. Sin embargo, en el caso de las rutas 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 detallando 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 fiebre del oro.

**Tabla 4-1**  
**Demografía de área servicio existentes (% de tipo demográfico)**

Área de servicio	Proporción de la minoría de la población	Proporción de bajos ingresos de la población
Área de servicio completo de CATS	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 Central Piedmont Community College (CPCC). Teniendo en cuenta que los CATS los clientes utilizar numerosas rutas para viajar a CPCC, hay una necesidad de identificar la proporción minoritaria de la matriculación de alumnos. Tabla 4-2 detalles de la proporción de minorías 2012-2013 CPCC de matrícula estudiantil total como se informó al centro de Estados Unidos Departamento de educación Instituto de educación Ciencias nacional para estadísticas de educación sistema integrado de datos de educación postsecundaria.

**Tabla 4-2 CPCC**

CPCC minoría proporción de matriculación de alumnos
56.3%

### 4.3 Gold Rush línea roja servicio características

Las avanzadas para la fiebre del oro rojo línea existente se enumeran en la tabla 4-3.

**Tabla 4-3**  
**Fiebre del oro existente línea roja Headways (minutos)**

Ruta	Período de tiempo		
	Pico	Mediodía	Noche
Gold Rush línea roja	12	12	---

Nota: "----" se refiere a ningún servicio operado durante el período de tiempo

La duración del servicio de la línea roja de oro aparece en el cuadro 4-3.

**Tabla 4-4**  
**Fiebre del oro existente línea roja palmo del servicio**

Ruta	Duración de servicio		
	Lunes a viernes	Sábado	Domingo
Gold Rush línea roja	6:40 – 18:30	---	---

Nota: "----" se refiere a ningún servicio operado durante el período de tiempo

## 5 ANÁLISIS DEL SERVICIO DE LA EQUIDAD

### 5.1 Descripción de cambios de ruta

La fiebre del oro rojo línea proporciona 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 servicios médicos. El actualmente bajo construcción CityLYNX Gold Line fase uno comenzará a Hacienda en 2015. Teniendo en cuenta que el tranvía proporcionará servicio traslapada (Figura 3) a lo largo del East St. comercio / corredor Elizabeth Ave, los CATS se propone alterar la ruta de la línea roja de oro como se indica en la figura 5. El enrutamiento de Gold Rush propuesto ya no viajaría al este del centro de transporte Charlotte (CTC). El servicio de tranvía proporcionaría tarifa gratis servicio de conexión a destinos al este de la CTC

### 5.2 análisis del nivel de Itinerario

Se realizó un análisis de equidad servicio minucioso sobre la línea roja de Gold Rush y el CityLYNX oro línea fase uno. Sección 5.2 incluye análisis detallado sobre la reestructuración propuesta de la línea roja de Gold Rush y el CityLYNX oro línea fase uno. Además, datos de nivel de servicio incluyendo headways, lapso de servicio y análisis también se describen en la sección 5.2 tiempo de viaje. Mitigación de posibles impactos a minorías y las poblaciones de bajos ingresos se detallan en el capítulo 6.

### 5.3 Demografía

Utilizando la metodología establecida como se describe en la sección 3, cuadro 5-2 compara minoría alta-baja demografías de población de ingresos para el área de servicio existentes en las áreas de servicio de la propuesta reestructurado 2015 Gold Rush línea roja y el CityLYNX oro línea fase uno (Figura 8).

**Tabla 5-1 Servicio área demográfica comparación**

Área de servicio	Proporción de la minoría de la población	Proporción de bajos ingresos de la población
Área de servicio completo de CATS	47.52%	14.25%
Gold Rush 2015 línea roja	67.06%	28.67%
CityLYNX Gold Line fase uno	30.70%	11.54%

### 5.4 frecuencia/Headways

Como se indica en la sección 5.1 la línea roja de oro se propone ser truncado en el Comité contra el terrorismo una vez que comience el CityLYNX oro línea fase uno servicio de impuestos en el año 2015. Cuadro 5-2 detalla las headways 2015 para los servicios de Gold Rush y tranvía. Aunque headways Streetcar aumentará ligeramente en comparación con la actual fiebre del oro, el Streetcar proporcionaría servicio de noche y fin de semana que actualmente no es proporcionado 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 a avanzar.

**Cuadro 5-2**  
**2015 Gold Rush línea roja y CityLYNX Gold Line fase uno Headways (minutos)**

Ruta	Pico	Medio día	Noche
Gold Rush línea roja	15	15	---
CityLYNX Gold Line fase uno	15	15	15

Nota: "---" se refiere a ningún servicio operado durante el período de tiempo

### 5.5 pasajeros

La aplicación de la CityLYNX Gold Line fase uno requeriría la reestructuración de la línea roja fiebre del oro en el año 2015. Como resultado una porción de los pasajeros existentes de la fiebre del oro tendría que transferir hacia o desde el tranvía con el fin de completar su viaje. Para entender mejor los impactos de transferencia a los pasajeros de fiebre del oro existentes, se realizó un análisis de la carga acumulada basado en parada de pasajeros. Esto se logró mediante la utilización de los siguientes pasos:

1. Aislar un dataset de pasajeros 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 diario pasajeros por parada y dirección fue utilizado.
2. Ordenar las paradas de autobús en orden por la dirección de entrada/salida.
3. Identificar el segmento de la ruta debe ser analizado. Para los propósitos de este documento se utilizaron los siguientes segmentos:

Entrantes: Johnson C. Smith a la CTC

Salida: Área Novant Hospital\Elizabeth Ave a la CTC

4. Para cada dirección, comenzando con la primera parada, se utilizó la siguiente fórmula:

$$\text{Carga acumulada} = (\text{objetivo detener embarques} + \text{previa parada Boardings}) - \text{Diana parada Alightings}$$

Usando los pasos descritos, los hallazgos muestran que 5,93% de entrada pasajeros y 21,07% de los pasajeros salientes sería necesario transferir con el fin de completar su viaje. A través de este análisis, es evidente que la mayoría de los pasajeros actuales de fiebre del oro no requeriría una transferencia hacia o desde el CityLYNX oro una línea de fase para la terminación del viaje.

### 5.6 útil de servicio

El CityLYNX oro línea fase uno mejoraría el lapso de servicio en comparación con la fiebre del oro rojo línea existente. La fiebre del oro ofrece un servicio único día de la semana. Una vez implementado el Streetcar proporcionará todo consistente servicio de día, incluyendo noches y fines de semana como detalla en el cuadro 5-3.

**Tabla 5-3**  
**CityLYNX oro línea fase uno útil de servicio**

Ruta	Duración de servicio			
	Lunes a jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Gold Rush línea roja	6:40-18:30	6:40-18:30	---	---
CityLYNX Gold Line 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 operado durante el período de tiempo

### **5.7 análisis de tiempo de viaje**

Como previamente cubierto en las secciones 5.2.1 y 5.2.3 la aplicación de la CityLYNX Gold Line fase uno servicio no tendrá un impacto negativo en la headways y útil de servicio para el corredor actualmente atendido por la línea roja Gold Rush. El tranvía funcionará en tráfico mixto y no en una vía independiente. Ya que este es el mismo entorno operativo como fiebre del oro rojo línea existente, no habrá ningún cambio medible al tiempo de viaje para los pasajeros a lo largo del East St. comercio / corredor de Elizabeth.

### **5.8 deja de espaciado, ubicación y comodidades**

No hay ninguna diferencia apreciable en el número de paradas CityLYNX Gold Line fase uno en comparación con las paradas de la línea roja de oro Figura 9. Hay pocas paradas de CityLYNX debido al hecho de que no pueden ubicarse paradas de tranvía de la misma manera como paradas de autobús debido a la posición deseada de la infraestructura y vía. Desde un punto de vista del área de servicio la CityLYNX paradas servirá la misma área de servicio cuando distancias a pie de ¼ de milla se toman en consideración. Además el servicio de tranvía ampliará servicio de transporte gratuito al Hospital Novant y negocios a lo largo de Elizabeth Ave. Además, en muchos sentidos el tranvía que se detiene CityLYNX será más cliente enfocado como pasajeros serán capaces de tablero/bajar en el mismo lugar. El servicio actual de la fiebre del oro tiene una estructura de ruta de lazo abierto a lo largo de este comercio St/Elizabeth Ave y East 4th St. esto crea una situación donde se detiene entrantes y salientes se encuentra en distintas calles. Por política de CATS MTC-06 tránsito servicio directrices-sección 2.10, esto no es una situación ideal de servicio. Con la implementación del proyecto CityLYNX Gold Line fase uno se suspenderá los lugares de parada de lazo abierto. En cuanto a servicios, habrá un aumento leve en refugios y bancos. Cada una de las seis paradas CityLYNX Gold Line fase uno incluirá refugios, iluminación, bancas, botes de basura y arte público. En comparación, de las nueve paradas línea roja fiebre del oro que serán sustituidas por CityLYNX, sólo dos tienen un refugio.

### **5.9 capacidad para vehículos**

Los vehículos que se utilizarán para el proyecto CityLYNX Gold Line fase uno mejorará la capacidad del corredor este comercio St/Elizabeth Ave. Los actuales vehículos de línea roja Gold Rush tienen una capacidad sentada de 27 con espacio para un pie adicional 14, el CityLYNX oro línea fase uno vehículos tienen una capacidad de 48 asientos con espacio para un pie 57 adicional. Con el asiento adicional y capacidad permanente ofrecido por los vehículos streetcar, CATS clientes tendrán menos instancia de pie. Además, como se indica en la sección 5.4 las avanzadas para el CityLYNX aumentará a lo largo del corredor de oro rojo línea a 15 minutos. Aunque se trata de un ligero aumento en progreso desde los 12 minutos ofrecidos por la línea roja de Gold Rush, el CityLYNX oro línea fase uno vehículo capacidad y extendido del servicio de compensan cualquier incremento de progreso.

## **6 MITIGACIÓN**

El público fue notificado de la línea roja de Gold Rush propuso cambios durante el proceso de participación pública para el aprobado 2013-2017 CTSP; un período de comentario público adicional para los cambios de la línea roja de oro comenzará 60 días antes de la implementación de Charlotte Starter tranvía. Durante ese período, las modificaciones propuestas detalladas en este título VI servicio equidad análisis serán completamente evaluadas 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, los esfuerzos de notificación se centrará específicamente en poblaciones dentro de ¾ de una milla de la línea roja de Gold Rush y CPCC. Mitigación adicional dependiendo de los comentarios recibidos y las

futuras condiciones existentes, puede ser necesario. Una vez que los cambios propuestos de la fiebre del oro han sido investigados completamente por parte del público que se completará un título VI servicio equidad análisis actualizado.

Durante el período de comentario público CTSP 2013-2017 hubo comentarios relacionados con la línea roja fiebre del oro. Esos comentarios con respuestas de mitigación están incluidos en la tabla 6-1.

**Tabla 6-1**  
**Fiebre del oro CTSP 2012-2017 línea roja comentario público**

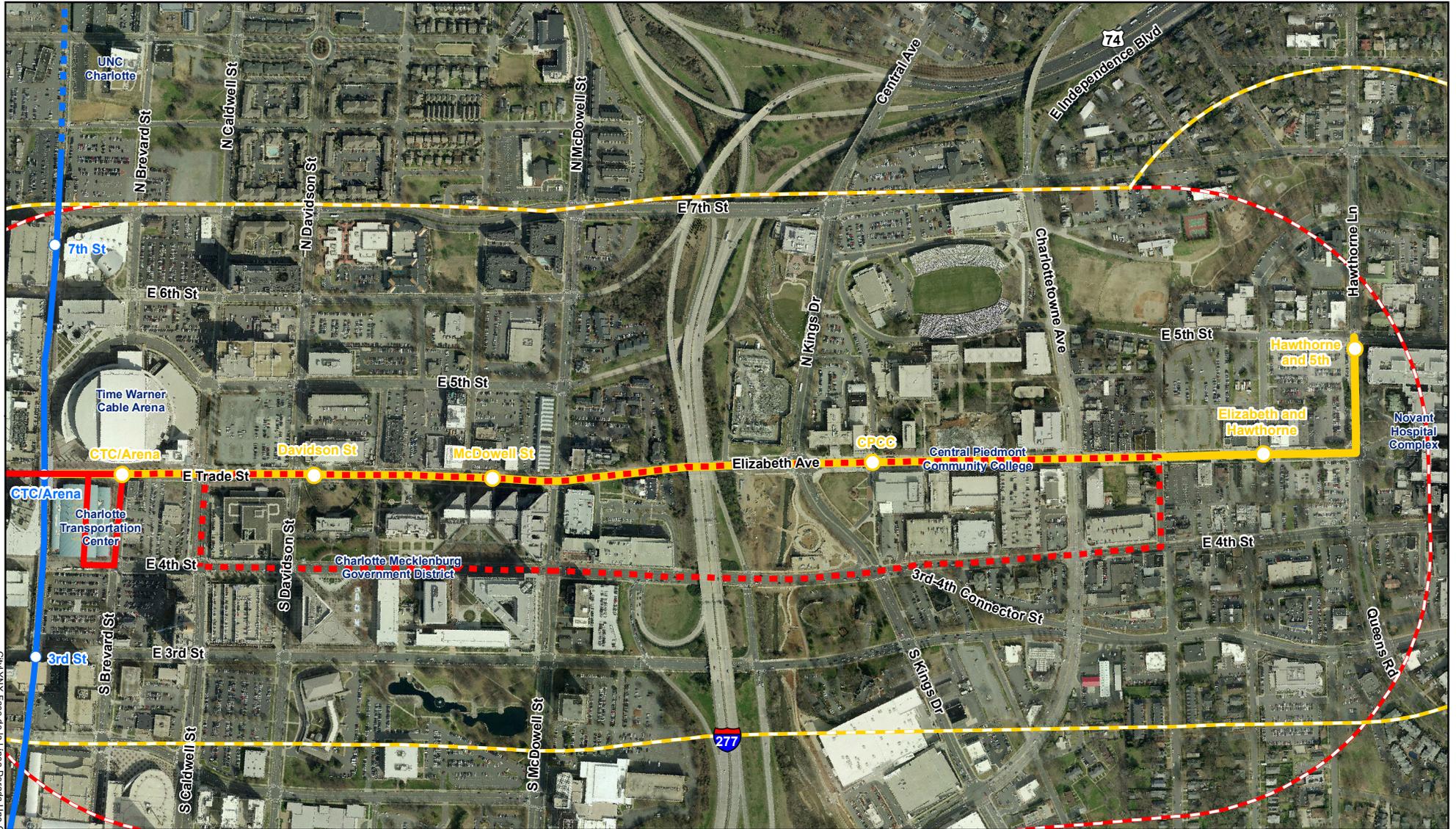
Comentario público CTSP	Respuesta de mitigación
Operar servicio nocturno, así como todo el servicio de día los sábados.	El servicio de tranvía reemplazará a la fiebre del oro de la zona de Elizabeth Ave a la CTC y ofrecerá todos los servicios al día y servicio de fin de semana.
Proporciona un servicio más frecuente en la fiebre del oro durante pico y horas no pico para los viajeros al norte.	Debido al número de vehículos streetcar que estarán disponibles en 2015 para operar el servicio de CityLYNX Gold Line fase uno, 15 minutos headways son lo más que puede ser proporcionado. Aunque se trata de un ligero aumento en progreso desde los 12 minutos ofrecidos por la línea roja de Gold Rush, el CityLYNX oro línea fase uno vehículo capacidad y extendido del servicio de compensan cualquier incremento de progreso. Además, dado que el enrutamiento de línea roja Gold Rush 2015 será más corto que es hoy, habrá la oportunidad de aumentar el avance. Esto se evaluará durante el período de comentario público requerido por adelantado cualquier cambios permanentes a la fiebre del oro.
Proporcionar servicio adicional durante eventos zona residencial para los asistentes al evento	El servicio de tranvía reemplazará a la fiebre del oro de la zona de Elizabeth Ave a la CTC y ofrecerá todos los servicios al día y servicio de fin de semana.

Comentario público también fue documentado durante la fase de participación pública del proyecto arranque Charlotte Streetcar. Esos comentarios con respuestas de mitigación están incluidos en la tabla 6-2.

**Tabla 6-2**  
**CityLYNX Gold Line fase uno comentario público**

Comentario público CTSP	Respuesta de mitigación
¿Los CATS ya no proporcionaría el servicio gratuito de la fiebre del oro cuando está en funcionamiento el tranvía?	Dado que la Línea Dorada Phase One CityLYNX operará a lo largo del mismo corredor que una parte de la línea roja fiebre del oro, se propone la fiebre del oro que se trunca en el CTC una vez que el servicio de tranvía está implementado en 2015. Ambos servicios operarán tarifa libre. Oro servicio urgente de Johnson C. Smith de la Universidad de la CTC no se verá afectada.
¿Va a haber una zona libre de tarifas en el tranvía?	El CityLYNX oro línea fase uno proporcionará tarifa servicio gratuito de la zona de Elizabeth Ave a la CTC

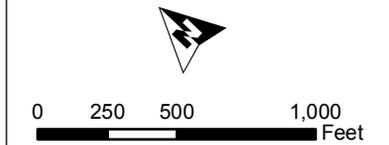
Para los efectos de este título VI servicio equidad análisis inicial, no hay importantes golpes a las poblaciones de ingresos o de la minoría bajas



**Leyenda**

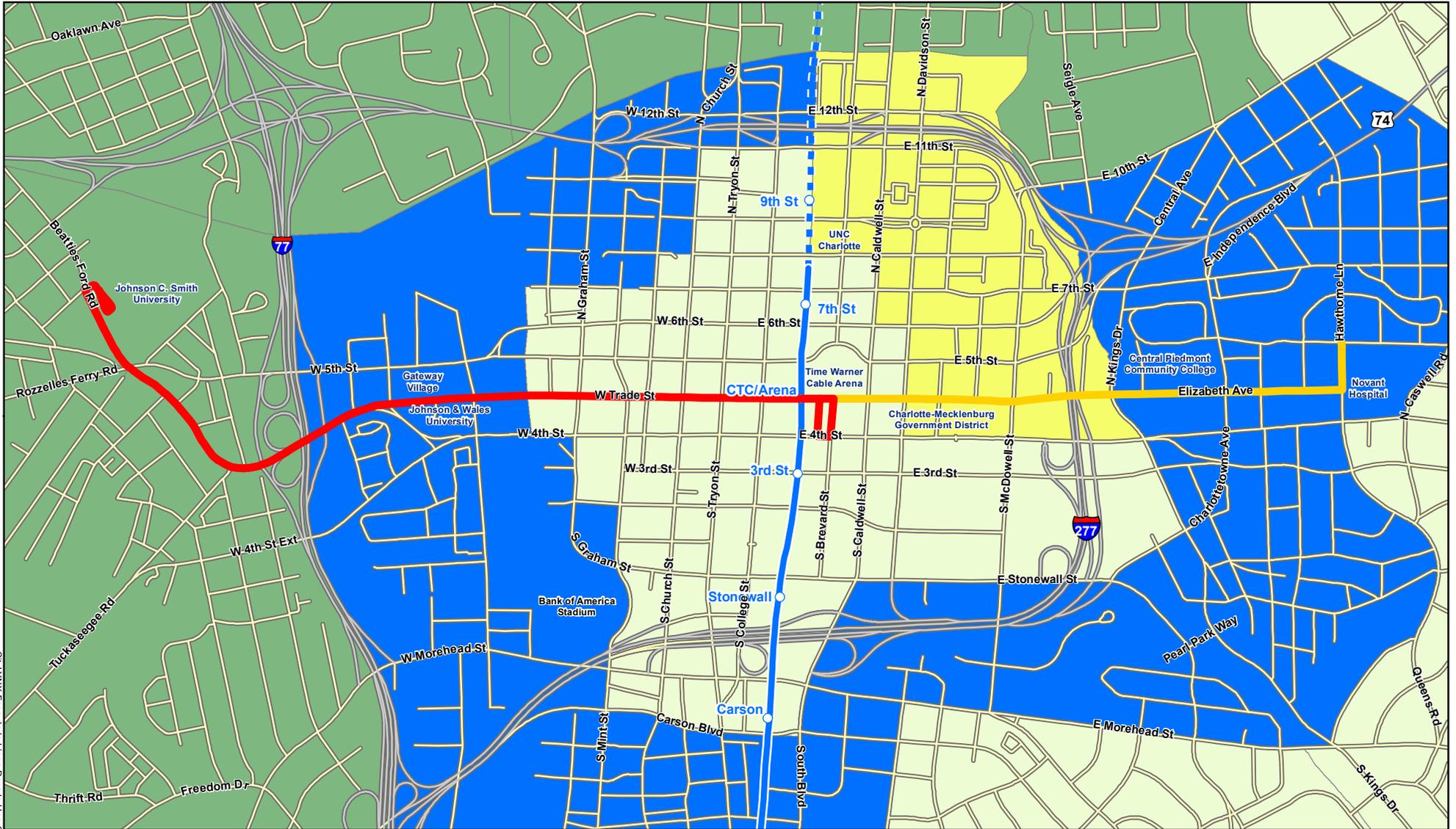
- |  |   |  |   |
|--|---|--|---|
|  | CityLYNX Fase uno de la Línea Dorada              |  | Gold Rush 1/4 de milla buffer                         |
|  | CityLYNX parada                                   |  | CityLYNX Fase de la Línea Dorada Uno 1/4 Milla Buffer |
|  | Gold Rush línea roja 2015 Enrutamiento            |  | Línea azul  |
|  | Gold Rush línea roja 2015 La eliminación de rutas |  | LYNX Estación   |
|  | Gold Rush parada interrumpieron en 2015           |  | LYNX Extensión de la línea azul                       |

**Mapa Alrededores**



Fuente de datos: La ciudad de Charlotte, CATS  
2012 Condado de Mecklenburg aérea

CityLYNX Fase de la Línea Dorada Uno/Gold Rush línea roja  
2015 De bajos ingresos/minoritarios Secciones Censales



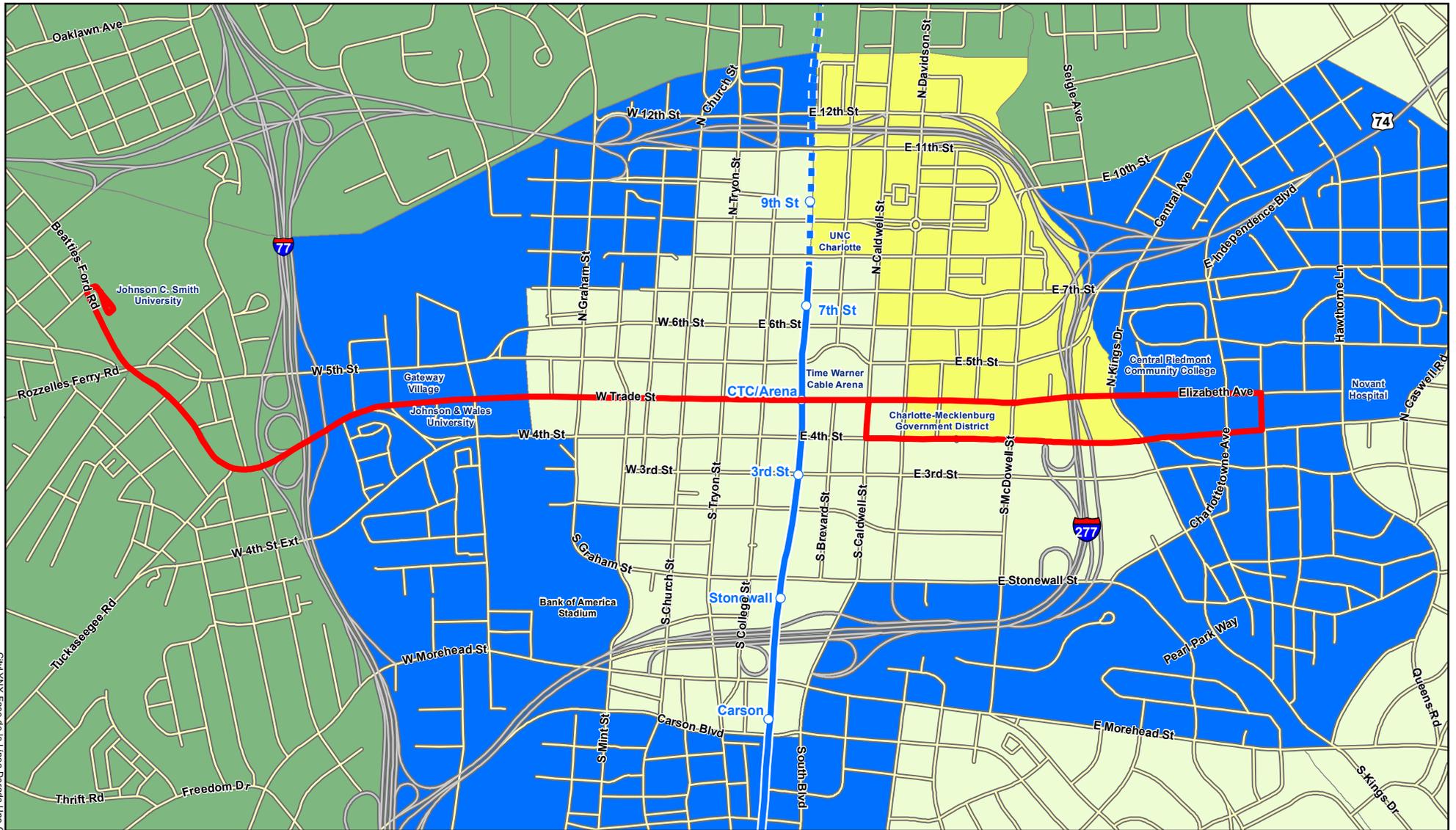
**Leyenda**

	Gold Rush línea roja		Área CATS Servicio 2010 Secciones Censales		Calles
	CityLYNX Fase uno de la Línea Dorada		De bajos ingresos		Minoría
	LYNX Línea azul		Minoría no/bajo ingreso		Bajos ingresos/minoría
	LYNX Estación				Carretera
	LYNX Extensión de la línea azul				



Fuente de datos: La ciudad de Charlotte, CATS, censo 2010, Encuesta sobre la comunidad estadounidense

Gold Rush línea roja Bajos ingresos/minoría Secciones Censales

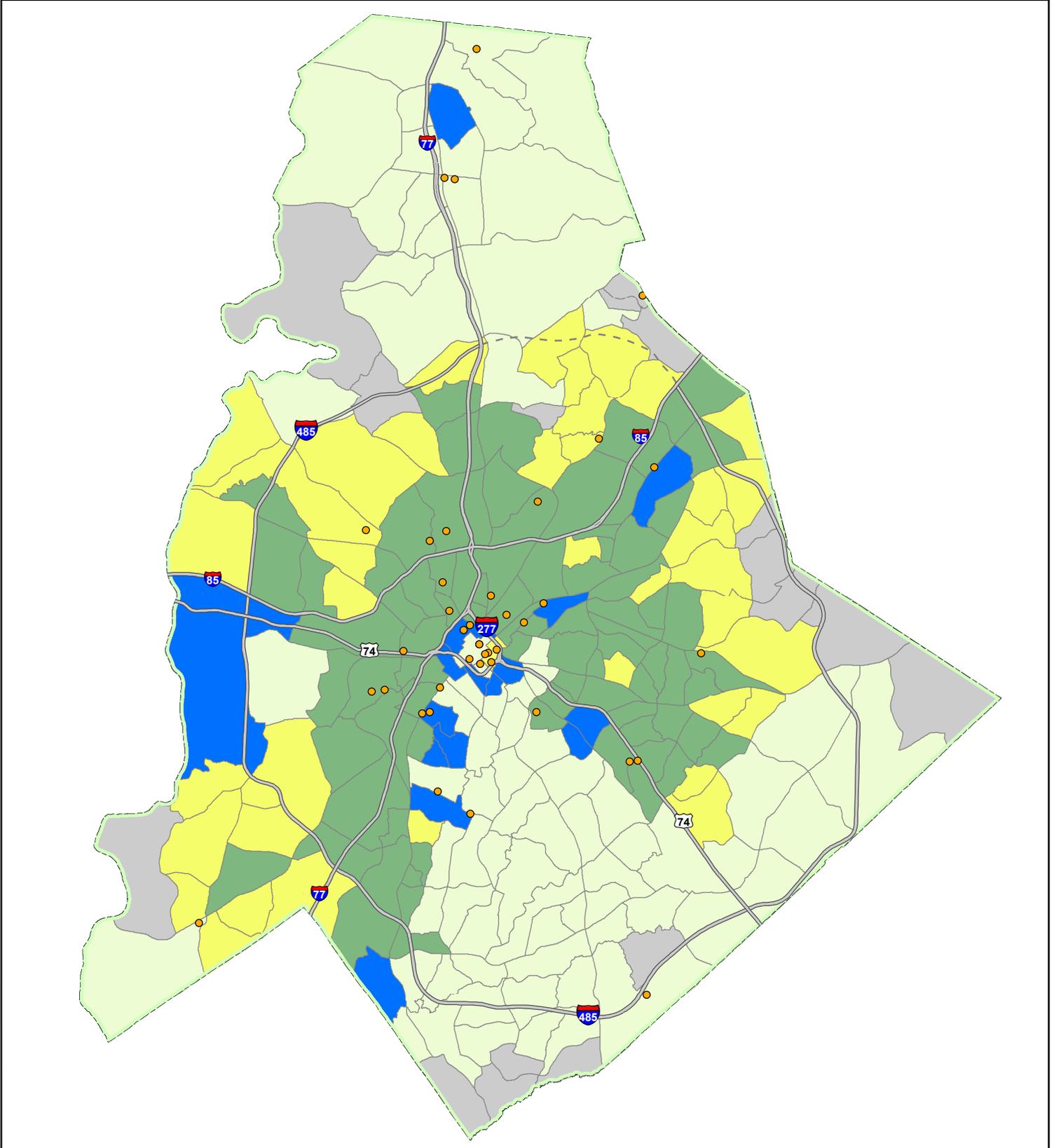


**Leyenda**

	Gold Rush línea roja		Área CATS Servicio 2010 Secciones Censales		Calles
	LYNX Línea azul		De bajos ingresos		Carretera
	LYNX Estación		Minoría no/bajo ingreso		
	LYNX Extensión de la línea azul		Minoría		
			No en el área de servicio		
			Bajos ingresos/minoría		



Fuente de datos: La ciudad de Charlotte, CATS, censo 2010, Encuesta sobre la comunidad estadounidense

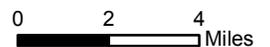


**Legenda**

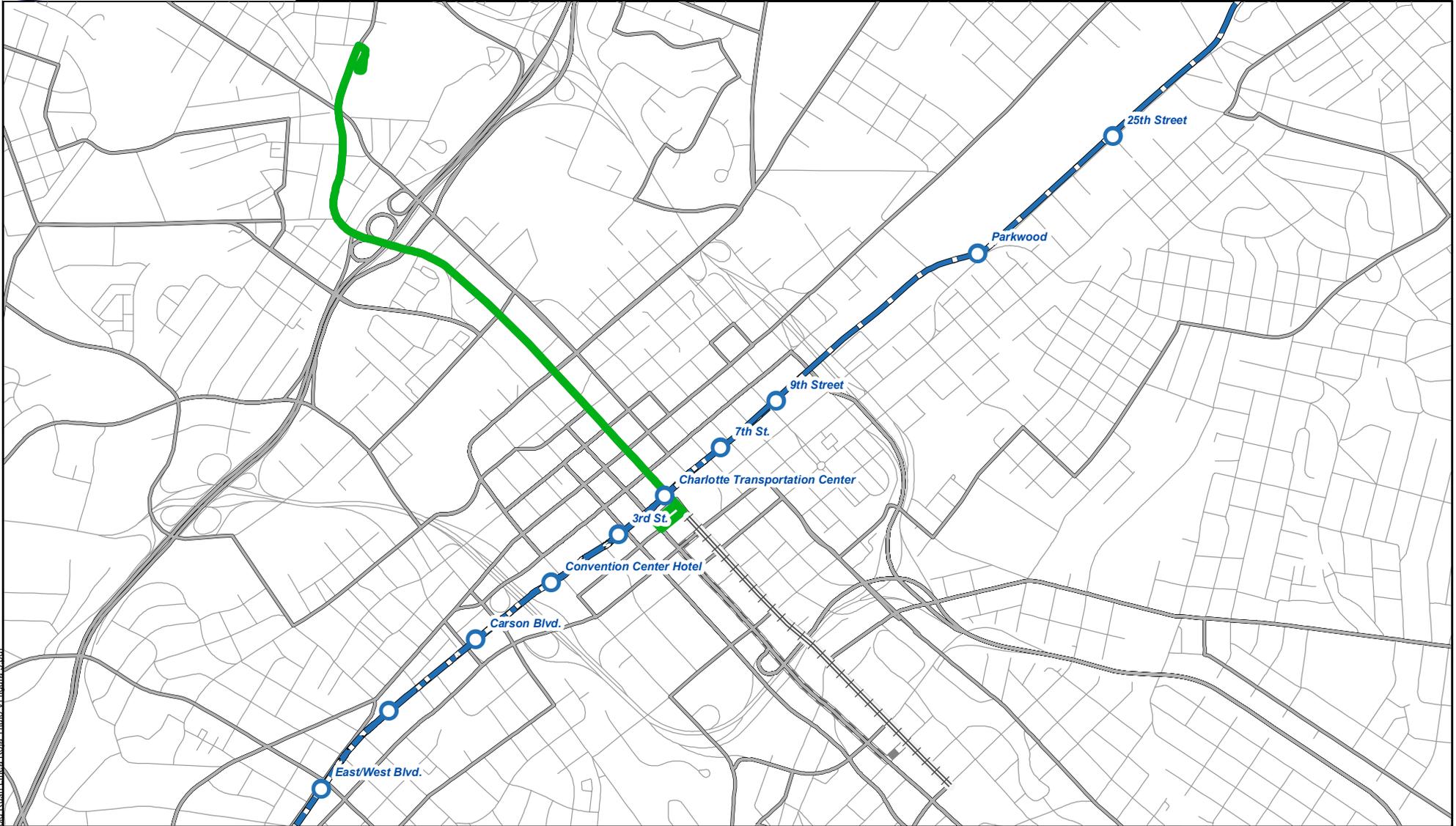
- Lugares de reunión pública
- Carreteras principales
- I-485 En construcción
- Límite del Condado de Mecklenburg

Área CATS Servicio 2010 Secciones Censales

- |                        |                           |
|------------------------|---------------------------|
| De bajos ingresos      | Minoría no/bajo ingreso   |
| Minoría                | No en el área de servicio |
| Bajos ingresos/minoría |                           |



Fuente de datos: La ciudad de Charlotte, CATS, censo 2010, Encuesta sobre la comunidad estadounidense



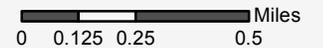
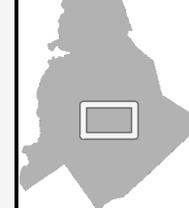
**Leyenda**

- Ruta 86 (propuesto)
- Línea de arranque del coche de calle
- LYNX Línea azul
- LYNX Estación de tren
- Red de autobús propuesto

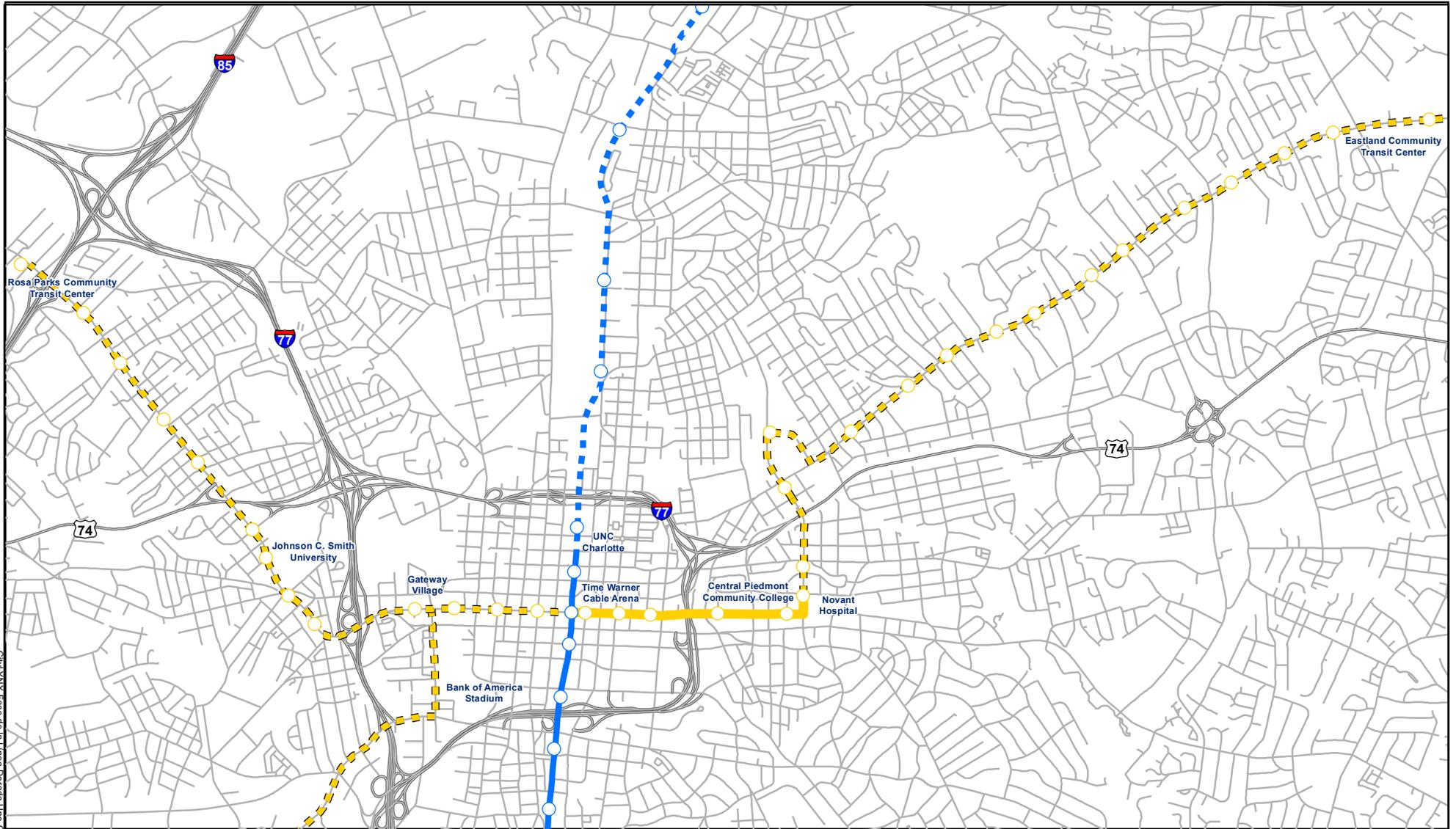
**Frecuencia del servicio (min) Propuesto      Existentes**

Pico de lunes a viernes	15	15
Mediodía de lunes a viernes	15	15
Noche de lunes a viernes	15	15

Mapa Alrededores



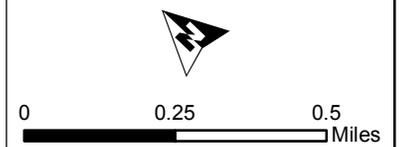
Fuente de datos: La ciudad de Charlotte  
Sistema de tránsito del área de Charlotte



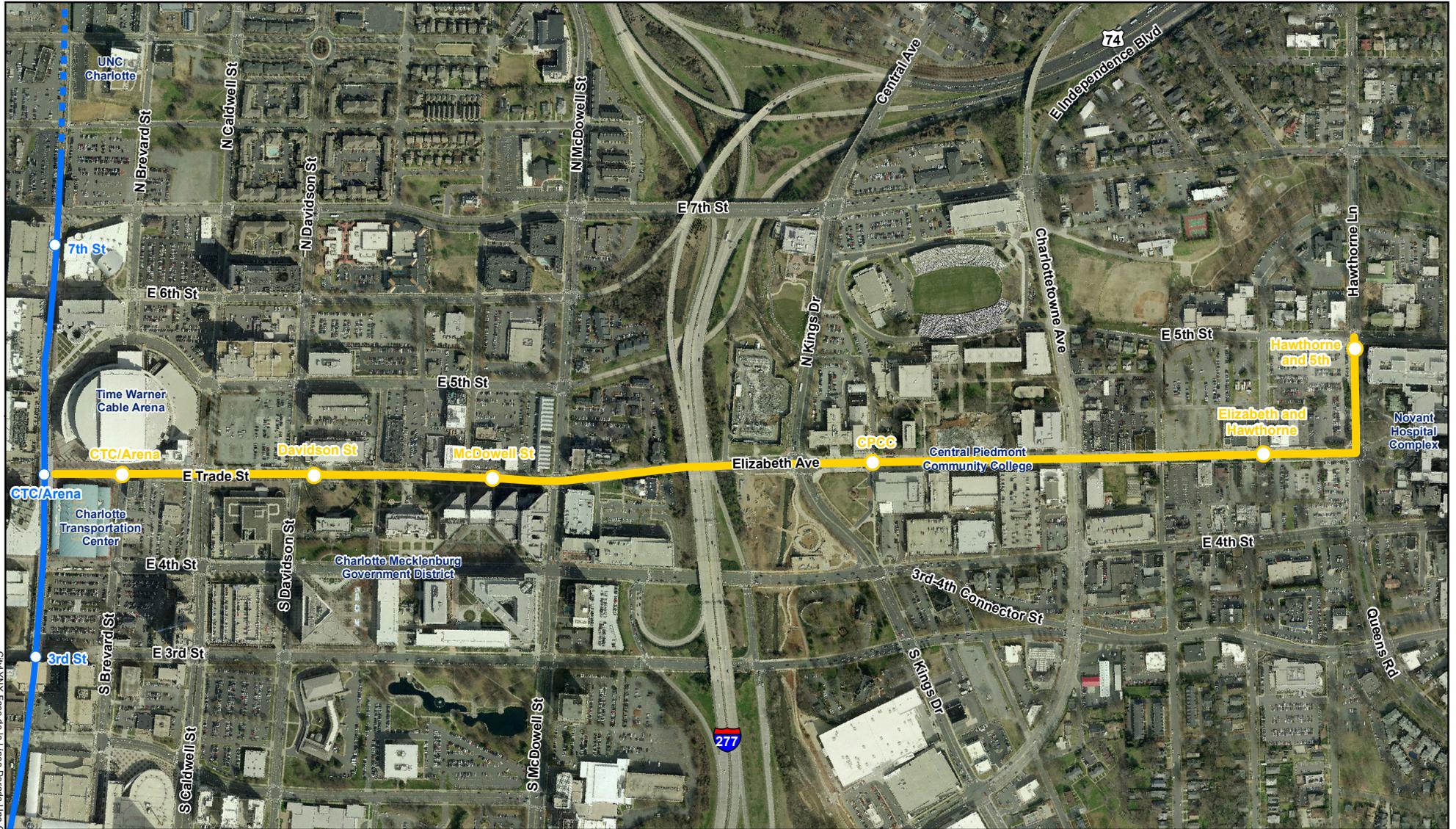
**Leyenda**

- |  |  |  |                                 |  |           |
|--|--|--|---------------------------------|--|-----------|
|  | CityLYNX Fase uno de la Línea Dorada         |  | LYNX Línea azul                 |  | Calles    |
|  | CityLYNX Línea Dorada extensiones propuestas |  | LYNX Estación                   |  | Carretera |
|  | CityLYNX parada                              |  | LYNX Extensión de la línea azul |  |           |

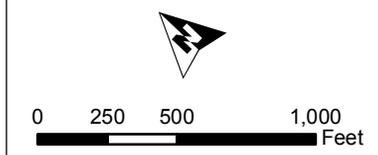
**Mapa Alrededores**



Fuente de datos: La ciudad de Charlotte, CATS

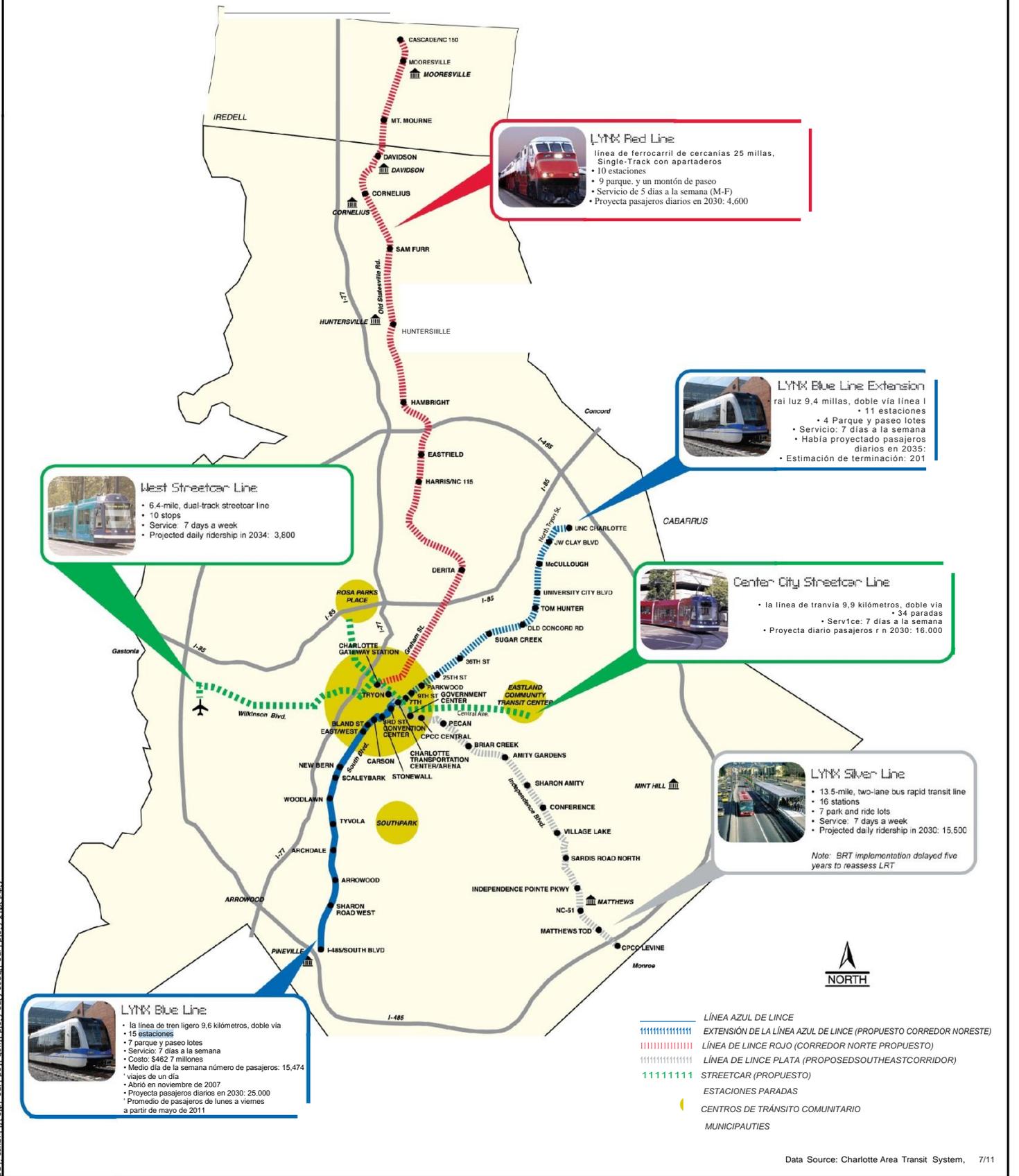


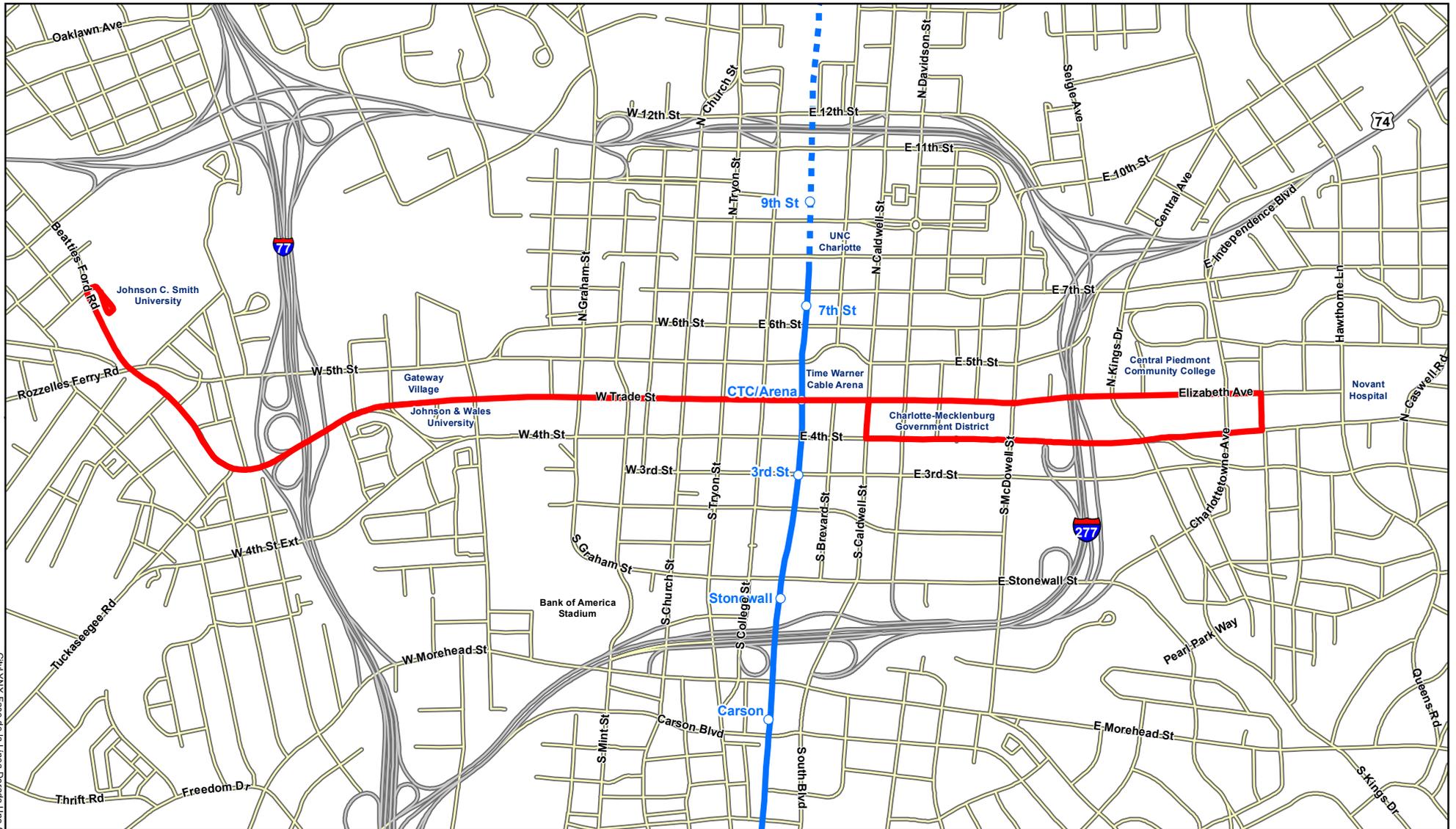
- Leyenda**
- CityLYNX Fase uno de la Línea Dorada
  - CityLYNX parada
  - LYNX Línea azul
  - LYNX Estación
  - - - LYNX Extensión de la línea azul



Fuente de datos: La ciudad de Charlotte, CATS  
2012 Condado de Mecklenburg aérea

# Plan del sistema de transporte 2030





**Leyenda**

	Gold Rush línea roja		Calles
	LYNX Línea azul		Carretera
	LYNX Estación		
	LYNX Extensión de la línea azul		

**Mapa Alrededores**

Fuente de datos: La ciudad de Charlotte, CATS