



**DEPARTAMENTO DE
PLANIFICACIÓN DEL
CONDADO DE ORANGE
TÍTULO VI
PRESENTACIÓN A LA
ADMINISTRACIÓN FEDERAL
DE TRÁNSITO**



Junio 2024



Contenido

Garantías del Título VI 2

Procedimientos de queja del Título VI 2

Investigaciones, quejas y demandas del Título VI 4

Plan de Dominio Limitado del Inglés (LEP) 4

Notificación a los beneficiarios de la protección en virtud del título VI 4

Solicitud de información 7

Garantías y monitoreo de los subrecipientes 7

Justicia Ambiental – Proyectos de Construcción 8

Análisis de equidad para determinar el sitio o la ubicación de las instalaciones 8

Participación y compromiso público inclusivos 8

Normas y políticas de servicio para todo el sistema 14

Carga del vehículo 15

Asignación de vehículos 17

Avances de vehículos 19

Distribución de los servicios de tránsito 21

Acceso al transporte público 21

Disponibilidad del servicio 22

Tarifas 22

Rendimiento a tiempo 23

Seguridad de tránsito 23

Cambios en el servicio y en las tarifas 24

Política de impacto dispar 26

Monitoreo del servicio de tránsito 26

Abreviaturas

OCDP	Departamento de Planificación del Condado de Orange
TLC	Administración Federal de Tránsito
OCTC	Consejo de Transporte del Condado de Orange
MPO	Organización de Planificación Metropolitana
PROPINA	Programa de Mejoramiento del Transporte
LEP	Dominio limitado del inglés
USDOT (Departamento de Transporte de los Estados Unidos)	Departamento de Transporte de los Estados Unidos
Después de Cristo	Exclusión categórica
ADA	Ley de Estadounidenses con Discapacidades
RCRO	Oficial Regional de Derechos Civiles
NYSDOT (en inglés)	Departamento de Transporte del Estado de Nueva York
FY	Ejercicio
PPP	Plan de Participación Pública

Presentación del Título VI del Departamento de Planificación del Condado de Orange a la Administración Federal de Tránsito

El Departamento de Planificación del Condado de Orange (OCDP, por sus siglas en inglés) presenta la siguiente documentación para cumplir con los requisitos de presentación de informes descritos en el Título 49 del C.F.R. Parte 21, La información proporcionada sigue los requisitos y pautas para la presentación de informes según lo establecido en la circular del programa.

Garantías del Título VI

OCDP presentará su Certificación y Garantías del Título VI a través de TrAMS al comienzo del Año Fiscal Federal cuando se haga el anuncio en el Registro Federal. El Condado también se asegura de no transferir ningún financiamiento de la Administración Federal de Tránsito (FTA, por sus siglas en inglés) a sus subreceptores hasta que sus subreceptores reconozcan el cumplimiento de dichas pautas.

Procedimientos de queja del Título VI

Visión general

49 C.F.R., Parte 21.1, establece que "Ninguna persona en los Estados Unidos, por motivos de raza, color u origen nacional, será excluida de la participación, se le negarán los beneficios o será objeto de discriminación en cualquier programa o actividad que reciba asistencia financiera federal del Departamento de Transporte".

Con el fin de cumplir con el Título VI y todas las regulaciones del Título 49 del C.F.R. Parte 21, el Condado de Orange, actuando por y a través de su Departamento de Planificación, proporciona los siguientes procedimientos de queja para aquellas personas que creen que han sido objeto de discriminación bajo cualquier programa o actividad que reciba asistencia financiera federal del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT). Estos procedimientos no niegan el derecho del denunciante a presentar una queja formal ante otras agencias estatales o federales o a buscar un abogado privado para quejas que aleguen discriminación.

Las actividades de planificación y administración son realizadas por OCDP y sus proveedores de servicios de tránsito contratados. OCDP está controlado por un Ejecutivo del Condado y una Legislatura del Condado, que son cargos electos. No hay organismos asesores de tránsito en el Condado de Orange para los cuales sería posible informar sobre la representación de las minorías. El Consejo de Transporte del Condado de Orange (OCTC, por sus siglas en inglés), la Organización de Planificación Metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) del Condado, que participa en las actividades de planificación del tránsito local y en la programación de los fondos de la FTA en el Programa de Mejoramiento del Transporte (TIP, por sus siglas en inglés), está compuesto por funcionarios electos y representantes ex officio de las agencias estatales o regionales de transporte y tránsito (esta última categoría, ex officio, que son

representantes de la MPO en virtud del trabajo para el cual han sido contratados por el organismos estatales o regionales respectivos).

El Condado de Orange requiere que sus proveedores de transporte contratados con fondos federales cumplan con todas las políticas y regulaciones de la FTA y del Estado de Nueva York. El cumplimiento de las políticas y reglamentos del TLC se exige a través de un acuerdo con el operador que se renueva cada cinco años, y el requisito de actualizar todas las certificaciones y garantías anualmente. Si se justificaran revisiones al lenguaje del contrato del operador debido a cambios en las regulaciones de la FTA, el Condado de Orange requeriría que el contrato del operador se actualizara antes de que finalice el plazo. El cumplimiento general de los operadores se logra a través del extenso programa de supervisión de operadores del Condado administrado por OCDP.

¿A quién se aplican estos procedimientos del Título VI?

El Título VI se aplica a cualquier programa para el cual se autorice la asistencia financiera federal en virtud de una ley administrada por el USDOT. La asistencia financiera federal incluye: subvenciones y préstamos federales; la concesión o donación de bienes federales e intereses en bienes; el detalle del personal federal; la venta y el arrendamiento y el permiso para usar la propiedad federal o cualquier interés en dicha propiedad sin contraprestación, o a una consideración nominal, o en reconocimiento del interés público que se atenderá con dicha venta o arrendamiento al destinatario; cualquier acuerdo, arreglo u otro contrato federal que tenga como uno de sus propósitos la prestación de asistencia.

¿Quién puede presentar una queja bajo el Título VI?

Una queja puede ser presentada por cualquier persona que crea que ella misma o cualquier clase específica de personas está siendo objeto de discriminación.

¿Qué es la discriminación bajo el Título VI?

La discriminación bajo el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, según enmendada, es un acto (acción o inacción), ya sea intencional o no intencional, a través del cual una persona, únicamente por su raza, color, origen nacional, ha sido sometida a un trato o impacto desigual bajo cualquier programa o actividad que reciba asistencia financiera federal del USDOT.

¿Cómo y dónde se presenta una denuncia por discriminación?

La queja debe presentarse por escrito, estar firmada por la(s) persona(s) o su(s) representante(s) y debe incluir el nombre, la dirección y el número de teléfono del denunciante(s). Se adjunta un Formulario de Queja por Discriminación que se puede utilizar; Sin embargo, también se puede presentar una queja enviando la queja por fax o correo electrónico.

Se debe presentar una queja por escrito firmada dentro de los 180 días posteriores a la fecha de la presunta discriminación. La queja firmada debe enviarse a:

Comisionado

Departamento de Planificación del Condado de Orange
124 Calle Principal
Goshen, Nueva York 10924
Fax: (845) 291-2533
TransitOrange@OrangeCountygov.com

¿Cuánto tiempo tardará en resolverse mi queja?

La queja será revisada por el Comisionado de OCDP. Cuando sea posible, se notificará por escrito al denunciante las conclusiones y las medidas correctivas, si las hubiere, en un plazo que no excederá de 60 días.

Se adjuntan el Anexo A – Formulario de Queja, y el Anexo B1 – Formulario de Seguimiento de Quejas de Muestra y el Anexo B2 – Diagrama de Flujo del Proceso de Admisión, Monitoreo y Resolución de Quejas.

Investigaciones, quejas y demandas del Título VI

No se han presentado investigaciones, quejas o demandas ante o contra el Departamento de Planificación del Condado de Orange o los subrecipientes relevantes de las operaciones de tránsito por violaciones del Título VI durante los últimos tres (3) años.

Plan de Dominio Limitado del Inglés (LEP)

OCDP ha desarrollado un Plan LEP (adjunto como Anexo C) diseñado para proporcionar a las poblaciones LEP un acceso significativo a los servicios, programas y actividades de transporte dentro del Condado de Orange. El documento ha sido preparado para cumplir con los requisitos de LEP identificados en el documento titulado, "Implementación de la Guía de Políticas del Departamento de Transporte Concerniente a las Responsabilidades de los Beneficiarios para las Personas con Dominio Limitado del Inglés (LEP) – Un Manual para Proveedores de Transporte Público", que fue publicado por la Oficina de Derechos Civiles de la FTA el 13 de abril de 2007.

Notificación a los beneficiarios de la protección en virtud del título VI

OCDP reconoce la importancia de informar al público de sus derechos del Título VI y proporcionar y distribuir información general al público de una manera y lenguaje que los ciudadanos puedan entender. OCDP y sus subreceptores publican periódicamente la siguiente declaración a través de varios medios de comunicación, incluido el sitio web del Departamento www.ridetranstorange.com (que tiene la capacidad de ser traducido, por ejemplo, a través de servicios gratuitos en línea como Google Translate), folletos y publicaciones en autobuses y en las principales instalaciones de transporte, para notificar al público de sus derechos bajo el Título VI. La figura proporcionada en la página siguiente es la notificación oficial publicada para notificar a las personas sobre sus derechos del Título VI.

El Condado de Orange proporciona avisos del Título VI de acuerdo con la guía "Safe Harbor", que establece que se debe proporcionar asistencia lingüística o de traducción para cada grupo lingüístico elegible que constituya al menos el cinco (5) por ciento o 1,000 personas LEP de la población de personas

elegibles para ser atendidas o que probablemente se vean afectadas o encontradas, lo que sea menor. Con base en el análisis de datos demográficos, las poblaciones de LEP españolas y yiddish cumplen con este umbral, y la notificación de la protección del Título VI se proporciona en español y yiddish (cuando sea necesario o según se solicite) en los edificios de la administración de tránsito y a bordo de los vehículos de tránsito. Además, si se solicita, el Condado de Orange proporcionará asistencia lingüística e informará a los beneficiarios de sus derechos cuando lo soliciten.

CONDADO DE ORANGE
DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
DECLARACIÓN DE POLÍTICA DEL TÍTULO VI

El Departamento de Planificación del Condado de Orange (OCDP, por sus siglas en inglés) asegura que ninguna persona por motivos de raza, color, sexo, edad, discapacidad u origen nacional, según lo dispuesto por el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y la Ley de Restauración de los Derechos Civiles de 1987 (P.L. 100.259) será excluida de la participación, se le negarán los beneficios o será objeto de discriminación en cualquier programa o actividad. OCDP asegura además que se hará todo lo posible para garantizar la no discriminación en todos sus programas y actividades, ya sea que esos programas y actividades estén financiados por el gobierno federal o no. En el caso de que OCDP distribuya fondos de ayuda federal a otra entidad, incluirá el lenguaje del Título VI en todos los acuerdos escritos y supervisará su cumplimiento.

Información adicional:

Las personas y/u organizaciones que deseen obtener más información sobre las obligaciones de no discriminación de OCDP deben comunicarse con:

Comisionado
Departamento de Planificación del Condado de Orange
124 Calle Principal
Goshen, Nueva York 10924

Si necesita información en otro idioma, comuníquese con Transit Orange al TransitOrange@orangecountygov.com o llame al (845) 615-3850.

Procedimientos de quejas:

Las personas u organizaciones que creen que se les han negado los beneficios, se les ha excluido de la participación o se les ha discriminado por motivos de raza, color u origen nacional pueden presentar una queja administrativa ante la OCDP en virtud del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y enviarla a la dirección anterior. Si lo desean, las personas y organizaciones pueden presentar una queja completando el formulario de queja del Título VI adjunto o una copia del formulario está disponible en línea en www.ridetranstorange.com. Las quejas deben estar firmadas e incluir información de contacto.

Además de notificar a los ciudadanos de sus derechos, OCDP ha examinado las necesidades lingüísticas específicas de sus pasajeros dentro de su Plan LEP y produce materiales públicos para satisfacer las necesidades lingüísticas identificadas de sus pasajeros. OCDP está trabajando actualmente con los operadores de tránsito en la distribución de horarios de servicio, mapas, folletos y otra información de tránsito en inglés y en otros idiomas en áreas específicas identificadas a través del Plan LEP. Todas las actividades de planificación y avisos que se anuncian a la prensa se comparten con fuentes de noticias que sirven a una variedad de comunidades LEP del Condado de Orange.

Solicitud de información

OCDP y sus subreceptores proporcionarán información adicional, por escrito, a solicitud de la FTA cuando investiguen quejas de discriminación o para resolver inquietudes sobre un posible incumplimiento del Título VI.

Garantías y monitoreo de los subreceptores

OCDP colabora con sus subreceptores en el desarrollo y administración de sus programas del Título VI, y monitorea el cumplimiento de los programas de subreceptores, ya que OCDP es el principal receptor de los fondos de la FTA. OCDP, como receptor principal, recopila las garantías del Título VI de sus subreceptores antes de pasar a través de los fondos del TLC. Con el fin de reducir la carga administrativa asociada con este requisito, los subreceptores de OCDP han optado por adoptar el Aviso del Título VI desarrollado por OCDP junto con sus procedimientos de investigación y seguimiento de quejas del Título VI y el formulario de queja. OCDP también requiere que sus subreceptores desarrollen y pongan a disposición una lista de quejas, investigaciones o demandas como parte del Programa de Supervisión de Operadores.

OCDP brinda asistencia a sus subreceptores según sea necesario y apropiado para avanzar en sus esfuerzos hacia el cumplimiento de las regulaciones del Título VI de la FTA. OCDP proporciona la siguiente información a sus subreceptores, incluida la información reglamentaria, la presentación de quejas y los formularios de seguimiento, y tiene orientación sobre políticas y datos disponibles para todos los subdestinatarios:

- OCDP proporciona avisos al público informando a los beneficiarios de sus derechos bajo las regulaciones del Título VI del DOT, los procedimientos sobre cómo presentar una queja del Título VI y su formulario de queja del Título VI a sus subreceptores.
- Los subreceptores han adoptado los procedimientos de OCDP para rastrear e investigar las quejas del Título VI presentadas con cualquiera de los subreceptores.
- OCDP ha puesto a disposición información demográfica sobre la raza y el dominio del inglés de los residentes atendidos por los subreceptores. Esta información ayudará al subreceptor a evaluar el nivel y la calidad del servicio que brinda a las comunidades dentro de su área de servicio y a evaluar la necesidad de asistencia lingüística.

- OCDP también ha puesto a disposición cualquier otro dato generado u obtenido por OCDP, como patrones de viaje, encuestas, etc., que ayudarán a los subrecipientes a cumplir con las regulaciones del Título VI.
- OCDP garantiza que sus subrecipientes cumplan con los requisitos del Título VI, mediante la verificación periódica del registro de quejas y los datos del operador a través del programa de supervisión del operador.

Justicia Ambiental – Proyectos de Construcción

Al completar los proyectos de construcción, OCDP completará todos los análisis requeridos, que incluyen, entre otros, el proceso de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). Un ejemplo de ello es que el Condado se encuentra en las primeras etapas de diseño y, en última instancia, de construcción del sendero multimodal Schunnemunk Trail, que conectará a los peatones con el tránsito de autobuses y trenes. Durante el proceso de la Ley de Política Ambiental Nacional de 1969 (NEPA, por sus siglas en inglés), la Región 2 de la FTA determinó que el Condado de Orange era elegible para una Exclusión Categórica para el proyecto. El componente de Justicia Ambiental del proceso de NEPA encontró que había 6,060 personas viviendo dentro de 1/2 milla del sendero propuesto, de las cuales el 28% son personas de color. Se encontró que el porcentaje de desglose de la población por raza era el siguiente; 79% blancos, 10% negros, 1% asiáticos, 7% de alguna otra raza y 2% de dos o más razas. En el área adyacente al sendero propuesto, el 24% de los hogares ganaron menos de \$50,000 al año, según el Informe resumido de la EPA NEPA Assist EJSSCREEN 2019 ACS que se utilizó durante la documentación de NEPA. Se llegó a la conclusión de que el proyecto proporcionaría opciones seguras de transporte no motorizado y que ningún residente sería desplazado durante su finalización.

Análisis de equidad para determinar el sitio o la ubicación de las instalaciones

Aunque el Condado de Orange no posee ni opera ninguna instalación de tránsito, OCDP seguirá los criterios dentro de 49 C.F.R. Parte 21, para completar un análisis de equidad del Título VI para evaluar cualquier sitio o ubicación potencial de una instalación para garantizar que la ubicación se seleccione sin distinción de raza, color u origen nacional. Se seguirán los métodos de divulgación adecuados para llegar a aquellos que puedan verse afectados por la instalación. Si se determina que la ubicación de dicha instalación resultará en un impacto desigual por motivos de raza, color u origen nacional, el Condado de Orange verificará que no haya otras alternativas antes de seguir adelante o proporcionará una justificación legítima sustancial de la decisión de implementar la opción menos discriminatoria.

El Condado no experimentó un aumento importante de tarifas o una reducción del servicio desde la última presentación del Título VI que hubiera requerido un análisis formal de equidad y la presentación a la FTA.

Participación y compromiso público inclusivos

OCDP reconoce la importancia de involucrar a los miembros del público, particularmente a aquellos que dependen de los servicios de transporte público, en la planificación de actividades y esfuerzos de

marketing que lleguen e informen a todos los clientes actuales y/o potenciales de transporte público a través de diversas estrategias y puntos de venta. OCDP entiende que es particularmente importante hacer esfuerzos especiales para llegar e involucrar a los miembros de los segmentos desfavorecidos de la comunidad, como las poblaciones de bajos ingresos, minorías y LEP. En la actualidad, esto se logra mediante diversas medidas, como se describe a continuación, y se actualiza y mejora continuamente.

Estructura Organizacional

La estructura para interactuar con el público es generalmente doble dentro del Condado de Orange: los operadores de tránsito interactúan directamente con los pasajeros, mientras que OCDP sirve como la agencia coordinadora designada y tiene la tarea de planificar e implementar. Además, OCDP trabaja extensamente con OCTC, la MPO del Condado de Orange, para proporcionar aviso público y oportunidades de participación a todos los miembros de la comunidad.

En lo que respecta a la divulgación y participación del público, los operadores de tránsito tienen la tarea de las operaciones diarias. Por lo general, son la primera interacción en lo que respecta a las quejas del Título VI y las necesidades de asistencia lingüística, y son fundamentales en el seguimiento de dichas interacciones.

OCDP, que realiza actividades administrativas y de planificación, colabora con los operadores de tránsito a través del programa de supervisión de operadores. Este programa permite que OCDP coordine con los operadores con respecto a las quejas, la asistencia lingüística y las operaciones diarias, y realice un seguimiento formal de estas interacciones. OCDP utiliza la información discutida en las reuniones de supervisión de los operadores para informar el proceso de planificación general y guiar las posibles iniciativas de divulgación.

Servicios de Asistencia Lingüística y Traducciones

OCDP utiliza un servicio de traductores externos para personas que necesitan asistencia lingüística, así como los servicios de traductores voluntarios de diferentes departamentos dentro de la administración del Condado, que hablan con fluidez varios idiomas. En el Anexo D se proporciona una descripción general del diagrama de flujo de cómo se gestionan las solicitudes de asistencia lingüística.

Programa de Alcance para Operadores

El personal de OCDP se reúne regularmente con los operadores de tránsito. Como parte de la revisión anual de cada operador, el personal del Condado de Orange revisa el Plan actual del Título VI, la obligación LEP de cada operador y discute cómo cada operador se está comunicando de manera proactiva con las poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y LEP que residen dentro de sus áreas de servicio para aumentar la conciencia sobre el tránsito y aumentar el número de pasajeros.

Debido a la naturaleza descentralizada de los servicios de tránsito entre los diferentes operadores de tránsito en el Condado, los operadores de tránsito tienen una buena comprensión de los requisitos de la comunidad local en la distribución de información sobre servicios de tránsito. Sin embargo, el Condado tiene una comprensión general de las necesidades de su comunidad y los vínculos entre las diferentes

comunidades. El programa de supervisión de operadores brinda la oportunidad de colaboración entre estas dos ramas, lo que permite una planificación, facilitación e implementación más efectivas de las iniciativas de transporte público.

Reuniones y Talleres

Las oportunidades para la participación del público se proporcionan a través de talleres y presentaciones públicas, donde se invita a los participantes a compartir comentarios y/o enviar comentarios por escrito al personal de OCDP. Las sesiones del público en general se celebran a través de las reuniones de la OCTC; Sin embargo, la mayoría de los talleres se han llevado a cabo a pedido y/o a través de programas de divulgación dirigidos a mercados de tránsito específicos, como organizaciones o grupos de servicios humanos.

El personal de OCDP se ha presentado en una serie de talleres comunitarios para discutir las alternativas de tránsito en el Condado de Orange y su uso. En los últimos años, estos talleres se han dirigido a la actualización del plan de transporte de Servicios Humanos de Transporte Público Coordinado, así como a los rediseños de los Servicios de Transporte del Área de Middletown y Newburgh. Además de adquirir conocimientos específicos para cada proyecto, esta divulgación pública creó conciencia y promovió el uso del transporte público. El Condado también coordina activamente con los planificadores de tránsito, las agencias de servicios humanos, los coordinadores de transporte, los operadores de tránsito y los residentes del condado.

Además, las oficinas que brindan servicios sociales, como el Departamento de Salud y el Departamento de Servicios Sociales, interactúan con frecuencia con personas y familias de bajos ingresos. Esas oficinas han recibido mapas de tránsito que destacan los lugares relevantes para los servicios ofrecidos, como la ubicación de las clínicas y las rutas de autobús utilizadas para llegar a ellas.

Encuestas

En el año fiscal 2021, el Condado de Orange administró una encuesta de tránsito a bordo para identificar las necesidades de tránsito actuales, a corto y largo plazo. Como parte de este esfuerzo, el sobremuestreo se produjo dentro de comunidades con densidad de tránsito en las que se han identificado poblaciones minoritarias de bajos ingresos y LEP. Los esfuerzos de encuesta se llevaron a cabo teniendo en cuenta el lenguaje LEP. Como resultado de esta encuesta, OCDP ha implementado varias iniciativas para mejorar el acceso al transporte público en función de los comentarios recibidos de los pasajeros. En el año fiscal 2024 se realizará una inspección a bordo.

Coordinación con Organizaciones Comunitarias

OCDP se comunica con las sinagogas locales y otros lugares de culto antes de llevar a cabo una sesión de recopilación de datos o de divulgación pública para garantizar que las actividades de OCDP no interfieran con las festividades u observancias religiosas. Además, el personal de OCDP se comunica directamente con las comunidades LEP identificadas para informarles de sus derechos bajo el Título VI. En el cuadro siguiente se detallan algunos de los grupos comunitarios y publicaciones que participan a través de una estrategia inclusiva de participación pública.

**Mesa 1: Organizaciones Comunitarias y Publicaciones
Comprometidos a través de una estrategia de participación pública inclusiva**

Idioma	Organización
Español	El Sol de New York
	Servicios Comunitarios de Caridades Católicas del Condado de Orange, NY
	El Centro Comunitario de Trabajadores Agrícolas (El Álamo)
	Latinos Unidos del Valle del Hudson
Yiddish	Federación Judía del Gran Condado de Orange
	Centro Comunitario Judío de Newburgh
	Gaceta de Hamaspik
	La Hoja
	Der Yid

Además, como parte de un alcance continuo de los operadores, el Condado mantiene una comunicación constante con los socios locales y, por lo tanto, a su vez con los pasajeros del transporte público a través de la participación de organizaciones comunitarias y la comunidad empresarial para comprender las necesidades de la población LEP. Por ejemplo, los operadores de transporte público se comunican regularmente con los líderes de las organizaciones comunitarias y los gerentes de los negocios frecuentados por poblaciones LEP para comprender cómo pueden mejorar la accesibilidad a los servicios y/o mejorar los servicios para satisfacer las necesidades de la comunidad de manera más efectiva.

Coordinación con OCTC

Si bien OCDP utiliza las estrategias de participación y compromiso público anteriores, OCDP también se coordina con OCTC, la MPO de la región. El Plan de Participación Pública (APP) de la OCTC figura en el Anexo E.

El PPP proporciona un marco para que OCTC incluya a las partes interesadas en el proceso de toma de decisiones para proyectos, planes y actividades futuros y en curso que ayuden a mantener y mejorar el transporte en el Condado de Orange. Siempre que sea posible, OCDP aprovechará las estrategias descritas en el PPP para los esfuerzos de planificación y programación relacionados con el tránsito en los que OCTC actúa como agencia principal. Además, OCDP sigue los siguientes procedimientos en lo que respecta a las reuniones de OCTC, que están abiertas al público y cubren todos los aspectos de los procesos de planificación del transporte, incluidos los servicios de transporte público:

1. Todas las reuniones del Comité de Planificación y Política de OCTC siguen la Ley de Reuniones Abiertas del Estado de Nueva York e incluirán un enfoque híbrido para la participación presencial y virtual. La opción virtual puede incluir el acceso a través de una plataforma de reunión virtual y/o una opción de llamada.
2. La lista de correo de información pública de la MPO será mantenida por OCDP y actualizada regularmente por las agencias de personal de OCTC. El personal de OCTC continuará sus esfuerzos para identificar e incluir a los ciudadanos y grupos que tradicionalmente están desatendidos por el sistema de transporte.

3. Cualquier persona o agencia que solicite información o exprese interés en recibir anuncios se agregará automáticamente a la lista. Las personas y grupos de la lista de correo serán encuestados periódicamente para determinar su interés continuo en OCTC y sus actividades.
4. El personal de OCTC notificará a la lista de correo y a los medios de comunicación del área sobre cualquier actividad de participación pública 14 días calendario antes del evento. El aviso incluirá la fecha, la hora, el lugar y el propósito o tema de la reunión. Un período de comentarios públicos se extenderá por 7 días calendario adicionales después de la actividad de participación pública.
5. Una sinopsis de los comentarios escritos o verbales resultantes de esta notificación, y las respuestas propuestas serán preparadas por OCDP y estarán disponibles a pedido.
6. La documentación y las sinopsis de todas las reuniones públicas del personal de OCTC serán preparadas y conservadas por OCDP. Las copias estarán disponibles a pedido.
7. La información y los datos técnicos y de políticas estarán disponibles en las dos agencias de personal de OCTC, OCDP y NYSDOT - Región 8. Las solicitudes de datos de tamaño significativo estarán disponibles dentro de un período de tiempo razonable.
8. Se invitará a proveedores de transporte como Ferrocarril-Pasajeros/Carga, Taxis, Flotas-Autobuses Escolares/Ambulados, Autobuses Interestatales, Autobuses Fijos, Dial-A-Ride, Industria Automotriz, Avión-Pasajeros/Carga y Camioneros-Carga y Camiones de Carga.
9. A todas las personas que asistan a una reunión del Comité de Políticas de la OCTC, incluidos los miembros de la OCTC y el público en general, se les pedirá que registren su nombre, dirección y el interés o grupo que representan.
10. El público en general tendrá la oportunidad de hablar en cada reunión del Comité de Políticas de OCTC en la sección de participación pública de la agenda sobre cualquier tema pertinente a la agenda o al proceso de planificación del transporte. Esto no impide que el público en general formule observaciones sobre cualquier tema del orden del día que se esté debatiendo, si el tiempo lo permite.
11. El Presidente será el portavoz oficial del Concejo para informar al público sobre el trabajo del programa de planificación del transporte y para mantener buenas relaciones con la prensa y los medios de comunicación. Previa solicitud, cualquier miembro del Consejo puede hacer una declaración pública o emitir un comunicado de prensa en nombre de su organización. Toda declaración pública emitida en nombre de la OCTC debe recibir la aprobación previa del Consejo.

En la Tabla 2 se presenta una lista de las reuniones públicas que tuvieron lugar en los últimos tres años para la OCTC y la OCDP. La información detallada y las actas de las reuniones de los dos comités que componen OCTC, el Comité de Políticas y el Comité de Planificación, están disponibles en:

<https://www.orangecountygov.com/1816/Meeting-Agendas-Summaries>

Mesa 2: Programa de Participación Pública del Consejo de Transporte del Condado de Orange 2021
– 2024

Reuniones del Comité de Planificación	Reuniones del Comité de Políticas	Reuniones del Subcomité de Tránsito
1/25/2021	3/2/2021	12/12/2019
4/13/2021	6/8/2021	1/14/2021
5/11/2021	9/24/2021	5/5/2021
6/8/2021	10/12/2021	11/3/2021
7/13/2021	12/14/2021	3/16/2022
9/15/2021 9/24/2021	3/1/2022	
11/9/2021	7/5/2022	
1/25/2022	9/7/2022	
4/12/2022	10/11/2022	
5/10/2022	12/13/2022	
6/14/2022	3/8/2023	
7/27/2022	5/23/2023	
8/9/2022	8/15/2023	
9/7/2022	9/20/2023	
11/29/2022	10/24/2023	
1/31/2023	12/12/2023	
4/25/2023	2/29/2024	
7/11/2023		
8/15/2023		
9/20/2023		
10/24/2023		
2/1/2024		

Normas y políticas de servicio para todo el sistema

Los operadores de transporte de autobuses patrocinados por el Condado de Orange brindan servicio en cuatro categorías generales: Autobús de cercanías, Autobús local (ruta fija), Dial-A-Ride y servicios de paratransito. Los proveedores de tránsito son los siguientes; Coach USA/Shortline (Hudson Transit), que opera el servicio de autobuses de cercanías; Los servicios de autobuses locales de ruta fija son operados por Hudson Transit Lines Inc., Newburgh-Beacon Bus Corporation y el pueblo de Kiryas Joel; El servicio Dial-A-Ride es proporcionado por las ciudades de Goshen y Chester, la ciudad de Highlands, la ciudad de Monroe, las ciudades de Montgomery y Crawford, la ciudad de Newburgh, la ciudad de Port Jervis, la

aldea de Kiryas Joel, la ciudad de Wallkill y la ciudad de Warwick; Los servicios de paratransito son proporcionados por el contratista MTM Transit, LLC.

Los estándares de servicio se recopilan trimestralmente o cuando se produce un cambio importante en el servicio mediante el análisis de los datos recibidos de los operadores de autobuses dentro del condado. Los datos incluyen los resultados de los siguientes indicadores de servicios de tránsito: cargas de vehículos, asignaciones de vehículos, avances de vehículos, distribución de servicios de tránsito y acceso de tránsito.

OCDP define un "cambio importante en el servicio" como cualquier cambio en el servicio que califique para una reunión pública. Los siguientes parámetros se utilizan para garantizar lo que constituye un cambio importante en el servicio:

1. Cambio en millas de ingresos: cualquier cambio que resulte en una variación del 25% en millas de ingresos a lo largo de una ruta seleccionada;
2. Cambio en millas de ruta: cambios en las rutas que incluyen la adición o eliminación del 20% de las millas de ruta o la modificación de las alineaciones de ruta existentes que constituyen el 20% del total de millas de ruta.
3. Pasajeros afectados (por ruta): si el 25% o más del número de pasajeros existente puede verse afectado debido al supuesto cambio de servicio.
4. Inclusión o eliminación de un servicio de ruta completa: si se introduce una nueva ruta o se abandona una ruta existente, se califica como un cambio importante en el servicio.

Además de los umbrales anteriores que han sido identificados por el Condado como un cambio importante en el servicio, el Condado también trabaja con los operadores para identificar la necesidad de reuniones públicas "según sea necesario". Por ejemplo, los casos en los que se trata de cuestiones de importancia local, o variaciones en los horarios y horas de funcionamiento, se consideran lo suficientemente importantes como para justificar tales reuniones públicas.

Carga del vehículo

La carga del vehículo se puede expresar como la relación entre el número de pasajeros y el número total de asientos de un vehículo. El Condado revisa y analiza los factores de carga de los vehículos trimestralmente después de que los operadores de tránsito presenten sus informes trimestrales. Los estándares de servicio de carga de vehículos del Condado de Orange estipulan que los proveedores de servicios (ruta fija y servicios de cercanías) mantienen un factor de carga mínimo de 0.15 y un factor de carga máximo de 0.90. Si los informes trimestrales indican que los factores de carga no están dentro del rango designado, el personal de planificación del Condado de Orange trabajará con los operadores para examinar las operaciones actuales, identificar tendencias y desarrollar rutas alternativas y/o frecuencias de servicio que cumplan con los estándares de servicio según sea necesario.

En promedio, los datos del perfil de carga del vehículo indican que los factores de carga oscilan entre 0,12 y 0,37. Los factores de ocupación en los servicios de paratransito y Dial-A-Ride deben considerarse

en una escala diferente a la del tránsito de ruta fija sobre la base de la disponibilidad del servicio. Los vehículos Dial-A-Ride y de paratransito constan de entre 6 y 28 asientos por vehículo y el factor de ocupación para cualquier recorrido depende de la cantidad de pasajeros que hacen la reserva y de las recogidas a lo largo de la ruta, lo que lo diferencia de los factores de carga en el tránsito de ruta fija y es un buen indicador del nivel de servicio y capacidad. Según los datos de pasajeros recopilados en 2022, no se identificaron limitaciones de capacidad en todo el sistema para los sistemas Dial-A-Ride y de paratransito, y los operadores observaron entre 16 y 112 pasajeros por día en promedio. La siguiente tabla informa sobre los resultados del análisis de carga del vehículo para los operadores de OCDP*.

Mesa 3: Perfil de carga del vehículo

* Los perfiles de carga de vehículos se basan en los datos de pasajeros de 2022.

Servicio de Ruta Fija	Número anual de tiradas publicadas	Capacidad del vehículo	Número anual de plazas	Número medio anual de pasajeros	Factor de carga
Middletown	10,400	28	291,200	36,187	12%
Newburgh	22,700	32	726,400	110,454	15%
Kiryas Joel	50,000	28	1,400,000	526,317	37%
Entrenador EE.UU.	61,690	54	3,331,260	895,215	27%

Asignación de vehículos

El Condado de Orange se adhiere a una política uniforme de rotación de vehículos y antigüedad de la flota, lo que garantiza un perfil de edad homogéneo en todos los operadores y rutas. La flota del Condado de Orange es uniforme en cuanto a antigüedad, tamaño y servicios dentro de cada operador. Sin embargo, la política del Condado de Orange es que los operadores contratados roten los vehículos de la flota diariamente para garantizar una distribución equitativa en todos los servicios. Como tal, las rutas LEP, minoritarias y/o desfavorecidas en el transporte están siendo atendidas de manera uniforme a las rutas no LEP, minoritarias y/o desfavorecidas en el transporte.

La información sobre la asignación de vehículos se revisa en el sitio durante las reuniones de supervisión del operador. Si se identifica un patrón de rotación inadecuada de vehículos, el personal de planificación del Condado de Orange lo abordará con el operador durante la revisión anual de supervisión.

El Condado de Orange sigue la definición de la FTA de rutas de tránsito de minorías y designa cualquier ruta que tenga al menos 1/3 de su millaje total de ingresos en un distrito censal con un porcentaje de población minoritaria que exceda el porcentaje de población minoritaria en el área de servicio de tránsito. Dada la alta incidencia de la población minoritaria en las áreas de servicio de tránsito local, se puede ver que todas las rutas de tránsito de ruta fija local dentro del Condado de Orange están designadas como rutas minoritarias.

Este informe de asignación de vehículos se obtuvo de los registros de asignación de vehículos de cada operador. En la siguiente tabla se puede encontrar la documentación de los indicadores de servicio de apoyo para las asignaciones de vehículos para los operadores.

Mesa 4 – Registros de asignación de vehículos

Kiryas Joel Vehículos	Minoría Estado	Rutas Serviced	Edad	Comodidades
21	✓	Local, Ciudad, Woodbury	11	Aire acondicionado, W/C
22	✓	Local, Ciudad, Woodbury	11	Aire acondicionado, W/C
23	✓	Local, Ciudad, Woodbury	11	Aire acondicionado, W/C
24	✓	Local, Ciudad, Woodbury	11	Aire acondicionado, W/C
25	✓	Local, Ciudad, Woodbury	11	Aire acondicionado, W/C
26	✓	Local, Ciudad, Woodbury	11	Aire acondicionado, W/C
36	✓	Local, Ciudad, Woodbury	2	Aire acondicionado, W/C
37	✓	Local, Ciudad, Woodbury	2	Aire acondicionado, W/C
Middletown Vehículos	Minoría Estado	Rutas Serviced	Edad	Comodidades
901	✓	1, 2, 3, 4	11	Aire acondicionado, W/C
902	✓	1, 2, 3, 4	11	Aire acondicionado, W/C
903	✓	1, 2, 3, 4	11	Aire acondicionado, W/C
Newburgh Vehículos	Minoría Estado	Rutas Serviced	Edad	Comodidades
217	✓	Crosstown, Northside, Southside, Broadway	11	
219	✓	Crosstown, Northside, Southside, Broadway	11	

221	✓	Crosstown, Northside, Southside, Broadway	11	Aire acondicionado, W/C
223	✓	Crosstown, Northside, Southside, Broadway	11	Aire acondicionado, W/C
225	✓	Crosstown, Northside, Southside, Broadway	11	Aire acondicionado, W/C
227	✓	Crosstown, Northside, Southside, Broadway	11	Aire acondicionado, W/C
229	✓	Crosstown, Northside, Southside, Broadway	2	Aire acondicionado, W/C
231	✓	Crosstown, Northside, Southside, Broadway	2	Aire acondicionado, W/C

Entrenador EE.UU. Vehículos	Minoría Estado	Rutas Serviced	Edad [†]	Comodidades
-		Servicio de Long Island	1	AC, Lav, W/C
-		Binghamton – NYC – Long Island	1	AC, Lav, W/C
-	✓	Condado de Dutchess - Newburgh	1	AC, Lav, W/C
-	✓	Condado de Orange hacia/desde la ciudad de Nueva York	1	AC, Lav, W/C
-	✓	Línea Principal	2	AC, Lav, W/C
-	✓	Condado de Orange	1	AC, Lav, W/C
-	✓	Bear Mountain - West Point - Nueva York	1	AC, Lav, W/C
-		Servicio Común Eastside Manhattan Woodbury	1	AC, Lav, W/C
-	✓	Puntos de Pensilvania	1	AC, Lav, W/C
-		GWB / Cercanías del lado este de Manhattan	1	AC, Lav, W/C
-	✓	LECHUZA	1	AC, Lav, W/C

Avances de vehículos

OCDP obtiene información sobre el avance del vehículo de los operadores individuales y monitorea cualquier variación operativa del avance con los operadores como parte de su proceso de supervisión anual. El Condado también trabaja con los proveedores de servicios para evaluar las acciones correctivas de avance de los vehículos cuando los estándares de carga de vehículos no se cumplen de manera consistente. Cualquier cambio potencial en los avances de los vehículos se considerará por sus efectos

[†] Coach USA Hudson Transit tiene una flota de 25 vehículos que prestan servicio en el condado de Orange. con una edad media de 1,08 años. Está disponible un manifiesto de flota que describe el uso, el modelo, la antigüedad y las comodidades de cada vehículo.

adversos en las poblaciones LEP, de bajos ingresos y minoritarias. La siguiente tabla muestra los estándares de servicio de todo el sistema para el avance máximo de los vehículos, clasificados por tipo de servicio: autobús de cercanías y autobús de tránsito de ruta fija local para períodos de horas pico y fuera de pico. El Condado de Orange reconoce que los avances operativos existentes de 30 a 90 minutos son suficientes hasta que un aumento significativo en la demanda de pasajeros dicte la necesidad de una reducción.

Mesa 5: Normas de servicio de avance del vehículo

Tipo de servicio	Pico	Fuera de las horas pico
Autobús de cercanías	160 min.*	240 min.
Autobús de tránsito de ruta fija	90 min.**	120 min.

*Servicios de autobuses de cercanías que prestan servicio a personas desde el condado de Orange hasta la ciudad de Nueva York y más allá.

** Servicios de autobuses locales que atienden a las personas que viajan dentro del Condado de Orange.

Esta información enumera los avances para todas las rutas que sirven al Condado de Orange, por operador. Los avances más bajos de 30 minutos se proporcionan en la Ruta Broadway de Newburgh y la Ruta 2 de Middletown los días laborables. Se proporcionan recorridos más largos de 60 a 90 minutos para el resto de las rutas de Newburgh y Middletown, además de las rutas dentro de Kiryas Joel. Las rutas de autobuses de cercanías funcionan a velocidades más altas de hasta 160 minutos durante los períodos pico y hasta 240 minutos durante los períodos de menor actividad. En la siguiente tabla se puede encontrar la documentación de los indicadores de servicio de apoyo para los avances de los vehículos para los operadores.

Mesa 6: Avance del vehículo

Operador/Ruta	Minoría Estado	Pico	Fuera de las horas pico
Middletown			
Ruta 1	✓	75 min.	75 min.
Ruta 2	✓	30 min.	75 min.
Ruta 3	✓	75 min.	75 min.
Ruta 4	✓	75 min.	75 min.
Newburgh			
Ruta del lado norte	✓	60 min.	60 min.
Ruta del lado sur	✓	60 min.	60 min.
Ruta de Broadway	✓	30 min.	30 min.
Ruta a través de la ciudad	✓	90 min.	90 min.
Kiryas Joel			
Ruta local	✓	60 min.	60 min.
Ruta común de Woodbury	✓	60 min.	60 min.

<u>Ruta Walmart</u>	✓	60 minutos	60 minutos
---------------------	---	------------	------------

Distribución de los servicios de tránsito

Los servicios de tránsito del Condado de Orange incluyen, entre otros, paradas de autobús accesibles según la ADA, bancos, refugios, horarios y mapas del sistema. OCDP adopta un enfoque integral, universal y sistemático en la instalación y distribución de servicios de tránsito. En primer lugar, el Condado de Orange compra los mismos servicios de transporte independientemente de dónde se ubicarán y quién los usará (es decir, se utiliza un diseño estándar de autobús o marquesina de autobús en todo el Condado). En segundo lugar, los servicios se distribuyen a los operadores y a las comunidades al final de su vida útil prescrita. Por último, las ubicaciones de las paradas se distribuyen uniformemente a lo largo de las rutas en función de la demanda del servicio; con refugios ubicados en los mejores lugares de embarque / desembarque, puntos de referencia principales y puntos de transferencia principales. La opinión del proveedor de servicios de transporte público se tiene en cuenta a la hora de evaluar las paradas y los servicios.

El Condado también evalúa las mejoras específicas del sitio y el impacto de dichas mejoras en las poblaciones LEP y minoritarias y el acceso a las instalaciones y la información de servicios. Para ello, se tienen en cuenta los datos demográficos y las necesidades de la comunidad local para tomar una decisión informada a nivel geográfico localizado.

Un Mapa Base de Transporte Público adjunto (consulte el Anexo F) identifica la ubicación de las oficinas e instalaciones de tránsito, incluidos los estacionamientos de Park & Ride. Los estacionamientos Park & Ride se identifican porque no solo están ubicados en las estaciones de la terminal de autobuses de cercanías, como la terminal de autobuses de Newburgh, y a lo largo de las terminales de Coach USA / Shortline en Middletown y Monroe, sino también a lo largo de las rutas de autobuses de cercanías que brindan un mayor acceso al transporte público a todas las poblaciones.

Acceso al transporte público

Los servicios de transporte de autobuses en el Condado de Orange se ofrecen en cuatro categorías generales: Servicio de Autobuses de Cercanías, Autobuses Locales (Ruta Fija), Servicio de Dial-A-Ride y Servicio de Paratransito.

El servicio de autobuses de cercanías transporta a la mayoría de los pasajeros del transporte público del Condado que brindan servicio entre el Condado de Orange y la Ciudad de Nueva York. Los servicios de autobuses locales operan en las ciudades de Middletown, Newburgh y Village of Kiryas Joel y sus alrededores. Estos servicios se pueden utilizar para hacer conexiones con los servicios de cercanías y otros lugares dentro del condado. Los autobuses locales brindan servicio de tránsito a lo largo de una ruta fija con ubicaciones de parada designadas; Sin embargo, también operan con un sistema de "bandera abajo", que permite a un pasajero acceder o salir del sistema de autobuses en cualquier lugar seguro a lo largo de la ruta.

Dial-A-Ride es un servicio municipal de respuesta a la demanda que brinda servicios de acera a acera que los pasajeros pueden programar llamando con un día de anticipación. Los servicios de Dial-A-Ride brindan acceso al transporte público en algunas áreas del Condado de Orange que no cuentan con rutas fijas. Como resultado, los sistemas Dial-A-Ride cumplen dos funciones de accesibilidad al transporte público: (1) servicio de tránsito en áreas de ruta no fija y (2) actúan como alimentadores en el sistema de ruta fija.

Los servicios de paratransito se brindan de acuerdo con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés) en todas las áreas con servicios de autobuses locales, siempre que el origen y el destino del viaje estén dentro de los 3/4 de milla de una ruta de autobús fija existente.

Disponibilidad del servicio

El Condado de Orange define la disponibilidad del servicio como una medida de la distribución de rutas dentro del área de servicio de un proveedor de transporte determinado. A nivel de condado, todas las áreas de servicio de tránsito (ruta fija, Dial-A-Ride y servicios complementarios de paratransito) cubren el 89.79 por ciento de la población total del condado. Para garantizar el mayor potencial de pasajeros del transporte público y la mayor disponibilidad de servicios para los residentes del Condado de Orange, las rutas fijas de transporte público y los servicios se concentran en áreas de alta y media densidad. Las áreas de baja densidad son atendidas por servicios municipales de Dial-A-Ride donde existen tales servicios. Como se resume en la Tabla 8, los servicios de tránsito de autobuses en el condado cubren el 93.5 por ciento de las secciones censales de alta densidad, el 92.9 por ciento de las secciones censales de densidad media y el 81.2 por ciento de todas las secciones censales de baja densidad.

Mesa 7: Disponibilidad del servicio por densidad de población

Densidad	Disponibilidad del servicio
Alta densidad (> 1000 personas por milla cuadrada)	93.5%
Densidad media (> 500 y <= 1000 personas por milla cuadrada)	92.9%
Baja densidad (< 500 personas por milla cuadrada)	81.2%

Tarifas

Las tarifas de los autobuses de cercanías varían según el proveedor de transporte y la duración del viaje. Por ejemplo, las tarifas de NJ Transit se basan en la estructura de la zona y se permiten transbordos siempre que el viaje se encuentre dentro de una sola zona. La información sobre las tarifas está disponible en línea o en papel. Los servicios locales de autobuses de ruta fija cobran una tarifa regular de \$1.50 y ofrecen tarifas medias para personas mayores y pasajeros con discapacidades. Los servicios de cortesía de ADA Paratransit cobran una tarifa de \$0.75 por viaje. Por lo general, los operadores de Dial-A-Ride cobran \$1.00 por boletos regulares y \$0.50 por personas mayores o pasajeros con discapacidades, pero tienen diferentes límites en la edad de los niños a los que se les permite viajar sin costo cuando están acompañados por un adulto que paga la tarifa. Las tarifas regulares son más altas para las ciudades de Goshen y Chester (\$ 4.00), la ciudad de Monroe (\$ 2.00), la ciudad de Wallkill (\$ 3.00) y la ciudad de Warwick (\$ 2.00).

Rendimiento a tiempo

OCDP trabaja con los operadores para realizar un monitoreo periódico del rendimiento a bordo y aborda los problemas como parte del programa de supervisión del operador. Para garantizar que los operadores de tránsito realicen un seguimiento y respeten universalmente los estándares de rendimiento a tiempo, OCDP está implementando un programa de monitoreo de desempeño más robusto a través de la implementación planificada de sistemas CAD AVL, que utilizarían tecnología GPS para rastrear mejor el rendimiento del sistema en tiempo real. OCDP definirá un vehículo como "puntual" si llega a lugares definidos cinco minutos antes o cinco minutos después de la hora de llegada programada. Los autobuses que llegan dentro de este período de tiempo se consideran puntuales.

Seguridad de tránsito

OCDP mantiene una lista completa de vehículos que prestan servicios en el Condado de Orange. La información en esta lista incluye las dimensiones del vehículo, la carga de pasajeros, la condición, el kilometraje, así como un "Número de identificación del operador" único para cada vehículo. Este número también está pintado en el costado y la parte trasera del vehículo y se puede usar para rastrear e identificar vehículos cuando están en servicio. Las listas de vehículos de tránsito, tanto de ruta fija como de Dial-A-Ride, se pueden encontrar en los Anexos G1 y G2 .

Además, a continuación se resumen las características actuales de seguridad y protección utilizadas y pagadas por cada una de las propiedades de tránsito que operan dentro del Condado de Orange:

- **Highlands Dial-A-Ride:** Los autobuses están estacionados en un área cercada en una instalación de mantenimiento municipal segura.
- **Monroe Dial-A-Ride:** Los autobuses están estacionados en un área cercada en un edificio municipal seguro.
- **Newburgh Dial-A-Ride:** Autobuses estacionados en una instalación de mantenimiento municipal segura.
- **Wallkill Dial-A-Ride:** Los autobuses están estacionados en un complejo de edificios municipales seguro, que incluye el Departamento de Policía, videovigilancia las 24 horas de los autobuses, así como las instalaciones de mantenimiento. Además, todos los vehículos en servicio cuentan con tecnologías GPS y software de rastreo a bordo.
- **Warwick Dial-A-Ride:** Los autobuses están estacionados en un complejo municipal seguro, que alberga el Departamento de Policía y las instalaciones de mantenimiento.
- **Goshen-Chester Dial-A-Ride:** Los autobuses están estacionados en un complejo municipal, que alberga el Departamento de Policía y las instalaciones de mantenimiento.
- **Montgomery-Crawford Dial-A-Ride:** Los autobuses están encerrados en el garaje del Departamento de Carreteras de la Ciudad de Montgomery cuando no están en uso. Las cámaras están instaladas en esta ubicación.

- **Hudson Transit Lines Inc. (Middletown Area Transit):** Los autobuses están estacionados dentro de un garaje seguro con un sistema de seguridad que está rodeado por un estacionamiento cercado y cerrado.
- **Newburgh Beacon Corporation (Newburgh Area Transit):** Los autobuses están estacionados en un garaje que está atendido y operativo las 24 horas del día. Los autobuses requieren que se ingrese un código de arranque único específico para cada conductor para permitir el encendido.
- **Pueblo de Kiryas Joel:** Los autobuses están estacionados en un estacionamiento vallado seguro.
- **Port Jervis Dial-A-Ride:** Los autobuses se mantienen encerrados en el estacionamiento del Departamento de Obras Públicas cuando no están operando.
- **MTM Transit, LLC (Paratransito):** Los autobuses están estacionados en un estacionamiento cercado con vigilancia por cámara de video.
- **Coach USA (Servicio de Cercanías):** Los autobuses están estacionados en un garaje que está atendido y operativo las 24 horas del día. Los autobuses tienen tecnologías GPS a bordo y requieren que se ingrese un código de inicio único específico para cada conductor para permitir el encendido.

Cambios en el servicio y en las tarifas

De conformidad con las regulaciones de la FTA, el OCPD ha establecido los siguientes procedimientos escritos para la divulgación pública cuando se producen aumentos de tarifas y/o reducciones importantes del servicio en un área de servicio en la que el proveedor de transporte opera 50 o más vehículos de transporte de ruta fija en servicio pico y está ubicado en una UZA con 200,000 o más de población, como se mencionó anteriormente (Normas y Políticas de Servicio para todo el sistema), son propuestas por los operadores de transporte que reciben asistencia federal.

1. Los proveedores de transporte público deben presentar documentación por escrito al Comisionado de Planificación del Condado de Orange detallando la intención, el razonamiento y los posibles impactos asociados con un aumento de tarifas y/o una reducción importante del servicio.
2. Al recibir esta notificación, el personal de planificación del Condado de Orange llevará a cabo un análisis de equidad en el servicio y las tarifas (siguiendo la documentación de la Guía de Equidad en las Tarifas y los Servicios de la FTA) para determinar si los cambios propuestos tendrán un impacto discriminatorio. Si se considera necesario en función de los requisitos detallados anteriormente, los resultados del análisis se enviarán al Oficial Regional de Derechos Civiles (RCRO) y al proveedor de transporte público solicitante.
 - a. Si los cambios solicitados son aceptables y/o no discriminatorios, el personal de Planificación del Condado de Orange enviará una carta aprobando los cambios solicitados y el operador de tránsito podrá comenzar el proceso formal de divulgación pública.

- b. Si se determina que los cambios solicitados son inaceptables y/o discriminatorios, el personal de Planificación del Condado de Orange enviará una carta denegando la aprobación y recomendará cambios en las tarifas y/o servicios que sean aceptables. Luego, se requerirá que el proveedor de tránsito comience el proceso nuevamente volviendo a enviar una carta de intención al personal de Planificación del Condado de Orange.
3. Se programará una reunión pública para que se lleve a cabo no antes de 30 días después de recibir una carta de aprobación del personal de Planificación del Condado de Orange. El anuncio de la reunión pública se publicará como aviso legal en:
 - a. Uno (1) de los "periódicos oficiales del condado" (comuníquese con el personal de Planificación del Condado para obtener una lista); y además
 - b. Un (1) periódico local con circulación en la(s) zona(s) afectada(s) por los aumentos de tarifas propuestos y/o reducciones importantes del servicio.

Todos los avisos legales se publicarán al menos 20 días antes de la fecha de la reunión pública. Además, el operador debe informar al público (en la medida de sus posibilidades) a través de la cobertura de los medios de comunicación, carteles en todos los autobuses, en los ayuntamientos, bibliotecas, marquesinas de autobuses y en su sitio web (si está disponible).

4. El proveedor de transporte es responsable de hacer una presentación en la reunión pública explicando la propuesta y el razonamiento detrás de los cambios previstos. Las actas de la reunión se mantendrán y registrarán, y las declaraciones del público se incluirán en un registro formal y se resumirán.
5. Todos los materiales de reuniones públicas/comentarios y un memorándum que describa los aumentos de tarifas propuestos y/o las reducciones importantes del servicio se presentarán al Comisionado de Planificación del Condado de Orange en un plazo no superior a 30 días después de la celebración de la audiencia pública.
6. Los proveedores de transporte público deben notificar al Departamento de Transporte del Estado de Nueva York (NYSDOT), Oficina de Transporte Público (PTB), 50 Wolf Road, POD 5-4, Albany, NY 12232 de los cambios importantes en las tarifas/tarifas según las regulaciones del NYSDOT 17 NYCRR Parte 730 al menos 30 días antes de la fecha de vigencia.
7. Los proveedores de transporte público son responsables de presentar un anuncio público de los aumentos de tarifas previstos y/o reducciones importantes del servicio a los periódicos locales en forma de comunicado de prensa. La notificación pública debe distribuirse y publicarse a través de los mismos puntos de venta que el aviso legal (artículo número 3). Los aumentos de tarifas y/o las reducciones importantes del servicio no entrarán en vigor hasta que hayan transcurrido al menos 30 días después de la publicación del anuncio público.

Política de impacto dispar

El Condado de Orange lleva a cabo un análisis de equidad cada vez que hay una propuesta de cambio de tarifa y/o un cambio importante en el servicio. Uno de los objetivos del análisis es evaluar los efectos del servicio propuesto y/o el cambio de tarifa y determinar si el cambio resultaría en un impacto desigual sobre la base de la raza, el color o el origen nacional. Los análisis de equidad en los servicios se llevan a cabo para determinar el impacto potencial de los cambios en la población y en grupos destinatarios específicos (poblaciones de bajos ingresos, minorías y LEP).

Al realizar un análisis de equidad, el Condado de Orange debe analizar cómo la acción propuesta afectaría a las poblaciones minoritarias en comparación con las poblaciones no minoritarias. En caso de que la acción propuesta tenga un impacto negativo que afecte a las minorías más que a las no minorías con una disparidad que exceda el Umbral de Impacto Dispar adoptado a continuación, o que beneficie a las personas no minoritarias más que a las minorías con una disparidad que exceda el Umbral de Impacto Dispar adoptado, el Condado de Orange debe evaluar si existe una alternativa que tenga un impacto más equitativo. De lo contrario, el Condado de Orange debe tomar medidas para mitigar el impacto de la acción propuesta en la población minoritaria afectada y demostrar que un propósito comercial legítimo no se puede lograr de otra manera y que el cambio propuesto es la alternativa menos discriminatoria.

Los umbrales de impacto dispar/carga desproporcionada se definen como estadísticamente significativos en cuanto a disparidad y se presentan como un porcentaje estadístico de los impactos soportados por las poblaciones minoritarias en comparación con los impactos soportados por las poblaciones no minoritarias. Estos umbrales de impacto se aplican de manera uniforme. El Condado de Orange mantiene los siguientes Umbrales de Impacto Dispar:

- Cambio importante en el servicio: los impactos adversos que afectan a las minorías o los beneficios para las personas que no pertenecen a las minorías de un cambio importante en el servicio no excederán el 20 por ciento en función del impacto acumulativo de los cambios importantes propuestos en el servicio.
- Ajuste de tarifa propuesto: los impactos adversos que afecten a las minorías o los beneficios para las personas que no pertenecen a las minorías de un cambio de tarifa no excederán el 10 por ciento en función del impacto acumulativo de los cambios de tarifa propuestos.

Monitoreo del servicio de tránsito

El programa de monitoreo de OCPD examina qué tan bien los servicios de Transit Orange satisfacen las necesidades de los residentes del Condado de Orange, específicamente las de las minorías, las personas de bajos ingresos y las personas con LEP, para garantizar que se brinden servicios de tránsito equitativos a todos los segmentos de la población del área de servicio. En el verano de 2021, el Condado de Orange realizó una encuesta sobre el número de pasajeros a bordo en todo el condado para comprender mejor el comportamiento de los viajeros; examinar los patrones de uso del servicio, la preferencia de los medios de pago y la disposición de los pasajeros hacia el transporte público; recopilar datos de satisfacción de los pasajeros para informar sobre las mejoras del servicio a corto y largo plazo; y recopilar datos para apoyar los esfuerzos de planificación a largo plazo. La encuesta se realizó a bordo de todas las rutas de

autobús financiadas por el Departamento, incluidos los servicios de respuesta a la demanda y de paratransito, durante diferentes partes del día del horario de servicio (período de la mañana, período de la tarde, tarde en la noche, por ejemplo) para recopilar una muestra de datos que representan varias subpoblaciones de pasajeros del transporte público. En el año fiscal 2024 se realizará una inspección a bordo. Como parte de esta actualización, se considerarán opciones de encuestas más amplias para ayudar a comprender las necesidades generales de movilidad, incluidas las que actualmente no son atendidas por los servicios de tránsito tradicionales.

Junto con los esfuerzos de la encuesta, OCDP observará qué tan bien los servicios de tránsito cumplen con los estándares y políticas del Departamento con respecto al trato igualitario y justo para todos los usuarios. En los casos en que se observen abusos o desigualdades, OCDP desarrollará un plan para abordar y corregir esos problemas. Por ejemplo, los representantes de OCDP que llevan a cabo el programa de monitoreo buscarán horarios de servicio, boletines, avisos legales y otra información publicada en las estaciones de tránsito y a bordo de los autobuses para asegurarse de que estén disponibles y visibles en inglés y español. Cuando esos materiales no estén presentes, OCDP tomará las medidas apropiadas para ponerlos a disposición de los usuarios del transporte público.

Además, el programa de supervisión de operadores del Condado de Orange supervisa las siguientes normas y políticas de servicio como parte de su programa de supervisión de operadores. Se supervisan las visitas a las instalaciones y los informes periódicos de los operadores para comprobar el cumplimiento de las normas de todo el sistema y de los modos específicos. La aprobación del Plan del Título VI por parte de la Junta del Condado de Orange significa la aprobación de este análisis de monitoreo de servicios constituyentes.

Mesa 8: Programa de Supervisión del Operador LEP y Estándares de Desempeño del Servicio de Tránsito

Parámetro de servicio	Estándar de supervisión de servicios	Resultado del monitoreo
Carga del vehículo	Factor de carga mínimo 0,15 y factor de carga máximo 0,90	Cumple con los estándares.
Avances de vehículos	90 min. (hora punta) y 120 min. (fuera de las horas punta) para el servicio local de ruta fija 160 min (hora punta) y 240 min (fuera de las horas punta) para el servicio de autobús de cercanías	Cumple con los estándares para el servicio de ruta fija de autobuses locales y de cercanías.
Asignación de vehículos	Los vehículos rotaban diariamente. El tamaño medio de la flota es el mismo para la flota en general en todos los operadores.	Cumple con los estándares.
Disponibilidad del servicio	Las áreas de densidad alta y media tienen niveles más altos de cobertura que las áreas de baja densidad.	Cumple con la norma. Cubre el 94 por ciento de la población que vive en áreas de alta densidad y el 70 por ciento de la población que vive en áreas de densidad media.
Distribución de los servicios de tránsito	Distribución uniforme a lo largo de las rutas, servicios estándar y uniformes que se instalarán en toda el área de servicio.	Cumple con los estándares.
Puntualidad en el rendimiento	Las llegadas del servicio cinco minutos antes o cinco minutos después de la hora de llegada programada se consideran llegar a tiempo. El condado establece un objetivo de puntualidad del 80 por ciento para los operadores.	Cumple con los estándares.
Cambio en el servicio Impacto dispar / desproporcionado	Cambio porcentual de 20 puntos de pasajeros minoritarios o de bajos ingresos en una ruta afectada. Impacto de diez puntos porcentuales para un cambio en la tarifa de tarifa.	No se aplica. Ningún cambio de servicio o tarifa requirió un análisis de impacto dispar o desproporcionado.

A medida que la demografía de la población del Condado de Orange continúa cambiando con el tiempo, OCDP es responsable de monitorear los cambios en el tamaño, la composición y la ubicación de las poblaciones desfavorecidas y dependientes del transporte público dentro del área de servicio. Para dar cabida a las necesidades de estas poblaciones derivadas de los cambios en el perfil demográfico, puede

ser necesario modificar las rutas de tránsito y la programación de los servicios existentes y, en algunos casos, iniciar nuevos servicios.

Si bien los operadores de tránsito son responsables de involucrar a los miembros de las comunidades afectadas debido a posibles cambios en el servicio, como el cambio de ruta de las rutas de tránsito existentes y los cambios en los horarios, o la introducción de un nuevo servicio, el Condado de Orange continuará manteniendo una comprensión general de las necesidades de la comunidad a nivel del condado, al tiempo que demuestra su énfasis en la coordinación y los vínculos entre los servicios de tránsito proporcionados entre las comunidades de todo el Condado.



PÁGINA DEJADA EN BLANCO INTENCIONADAMENTE

Anexo A:

Formulario de reclamación

Condado de Orange Título VI Formulario de Queja

Nota: La siguiente información es necesaria para ayudar en la tramitación de su queja.

Información del Demandante:

Nombre:

Dirección:

Ciudad/Estado/Zip Code:

Número de Teléfono (Casa):

Número de Teléfono (Trabajo):

Persona Discriminada (si otra persona que no sea el/la demandante)

Nombre:

Dirección:

Ciudad/Estado/Zip Code:

Número de Teléfono (Casa):

Número de Teléfono (Trabajo):

¿Cuál de las siguientes opciones mejor describe la razón por la que usted cree que la discriminación se llevó a cabo?

Raza/Color (Especifique)

Origen Nacional (Especifique)

Otra

¿En qué fecha(s) ocurrió la supuesta discriminación?

Describa la presunta discriminación. Explique lo que ocurrió y quien considera que fue responsable (si necesita más espacio, agregue una hoja de papel).

Haga una lista de nombres e información de contacto de las personas que pueden tener conocimiento de la supuesta discriminación.

¿Ha presentado esta queja ante cualquier otra agencia federal, estatal o local, o con cualquier tribunal federal o estatal? Marque las que correspondan.

Agencia Federal

Tribunal Federal

Agencia Estatal

Tribunal Estatal

Agencia Local

Si ha seleccionado arriba, por favor proporcione información sobre una persona de contacto en la agencia /el tribunal donde presentó la queja.

Nombre:

Dirección:

Ciudad/Estado/Zip Code:

Número de Teléfono (Casa):

Número de Teléfono (Trabajo):

Por favor firme abajo. Usted puede adjuntar cualquier material impreso u otra información que considere relevante para su queja.

Firma del Demandante:

Fecha:

Documentos Adjuntos: Sí No

Envíe el formulario y cualquier otra información adicional a:

**Commissioner
Orange County Department of Planning
124 Main Street
Goshen, New York 10924
Fax: 845-291-2533
TransitOrange@orangecountygov.com**

Anexo B1:

Ejemplo de formulario de seguimiento de quejas

Anexo B2:

Proceso de admisión, seguimiento y resolución de quejas

Person believes they have been discriminated against

Is this complaint with Orange County or a subrecipient?

Orange County

Subrecipient

Person or their representative write a formal complaint

What has to be included?

The complaint must contain the complainant's name, address, phone number, and signature. If complainant cannot provide a signature, their representative must sign.

When does the complaint have to be filed?

Complaints must be filed within 180 days of the alleged discrimination.

How can someone send in their complaint?

Complaints can be mailed to:
Attn: Commissioner
Orange County
Department of Planning
124 Main Street
Goshen, NY 10924

How long does it take for a complaint to be resolved?

Complaints are resolved within 60 days or less.

How is the complaint resolved?

When practicable, notification of findings and actions is sent to the complainant in writing.

Anexo C: LEP Plan



**DEPARTAMENTO DE
PLANIFICACIÓN DEL
CONDADO DE ORANGE
PLAN PARA ABORDAR A LAS
PERSONAS CON DOMINIO
LIMITADO DEL INGLÉS (LEP)**



Junio 2024

Contenido:

Factor 1: El número y la proporción de personas con LEP atendidas o encontradas en la población elegible para el servicio 3

 Distribución geográfica de la población total con dominio limitado del inglés 3

 Distribución de la población con dominio limitado del inglés por idioma o grupo lingüístico..... 6

 Concentraciones de Población LEP y Servicio de Tránsito 7

Factor 2: La frecuencia con la que las personas con LEP entran en contacto con sus programas, actividades y servicios 11

Factor 3: La importancia de su programa, actividades y servicios para las personas con LEP 13

Factor 4: Los recursos disponibles para los destinatarios y sus costos 16

 Documentos vitales: 16

 Servicios relacionados con LEP 16

 Proporcionar asistencia lingüística para programas, actividades y servicios relevantes 17

 Capacitación del personal del Condado de Orange 17

 Notificación a las personas con LEP 18

Seguimiento y actualización del plan LEP 20

Plan para Dirigir el Servicio a Personas con Dominio Limitado del Inglés (LEP)

El Condado de Orange funciona como una agencia coordinadora para los proveedores de servicios de tránsito que reciben fondos federales en el Condado utilizando el nombre "Transit Orange" para identificar servicios de tránsito individuales o coordinados en el Condado. El Condado de Orange proporciona servicios de coordinación de tránsito y administra programas federales y estatales de financiamiento de tránsito; el Condado es un Receptor Designado de fondos de la Administración Federal de Tránsito (FTA, por sus siglas en inglés) para proyectos de capital de tránsito y gastos de operación y mantenimiento y el programa de Asistencia Operativa de Transporte Estatal (STOA, por sus siglas en inglés). El Condado de Orange pasa a través de estos fondos estatales a varios operadores de transporte público en el condado. Aunque el Departamento de Planificación del Condado de Orange (OCDP, por sus siglas en inglés) no opera directamente ningún servicio de tránsito en el Condado de Orange, su responsabilidad de administrar los fondos federales y estatales coloca al departamento en un papel ideal para coordinar la planificación y administración de los servicios de tránsito en todo el Condado. El Condado utiliza su programa de supervisión de operadores para revisar los programas de divulgación y las actividades de los operadores de tránsito, y los datos recopilados por ellos para determinar la efectividad de sus actividades. También utiliza el programa de supervisión de operadores para exigir el cumplimiento de las políticas de asistencia lingüística y accesibilidad mediante la verificación del cumplimiento de los operadores de tránsito.

Este documento ha sido preparado para cumplir con los requisitos de dominio limitado del inglés (LEP, por sus siglas en inglés) identificados en el documento titulado, "Implementación de la Guía de Políticas del Departamento de Transporte sobre las Responsabilidades de los Beneficiarios para las Personas con Dominio Limitado del Inglés (LEP, por sus siglas en inglés) – Un Manual para Proveedores de Transporte Público", que fue publicado por la Oficina de Derechos Civiles de la FTA el 13 de abril de 2007.

OCDP siguió el marco de cuatro factores para llevar a cabo una evaluación de las necesidades de LEP como se establece en la Sección V de la Guía de LEP del Departamento de Transporte (DOT) y "Implementación de la Guía de Políticas del Departamento de Transporte sobre las Responsabilidades de los Beneficiarios para las Personas con Dominio Limitado del Inglés (LEP) - Un Manual para Proveedores de Transporte Público". Esto ayudó a determinar una combinación apropiada de asistencia lingüística y prepara planes de implementación de asistencia lingüística que son consistentes con la Guía LEP del DOT.

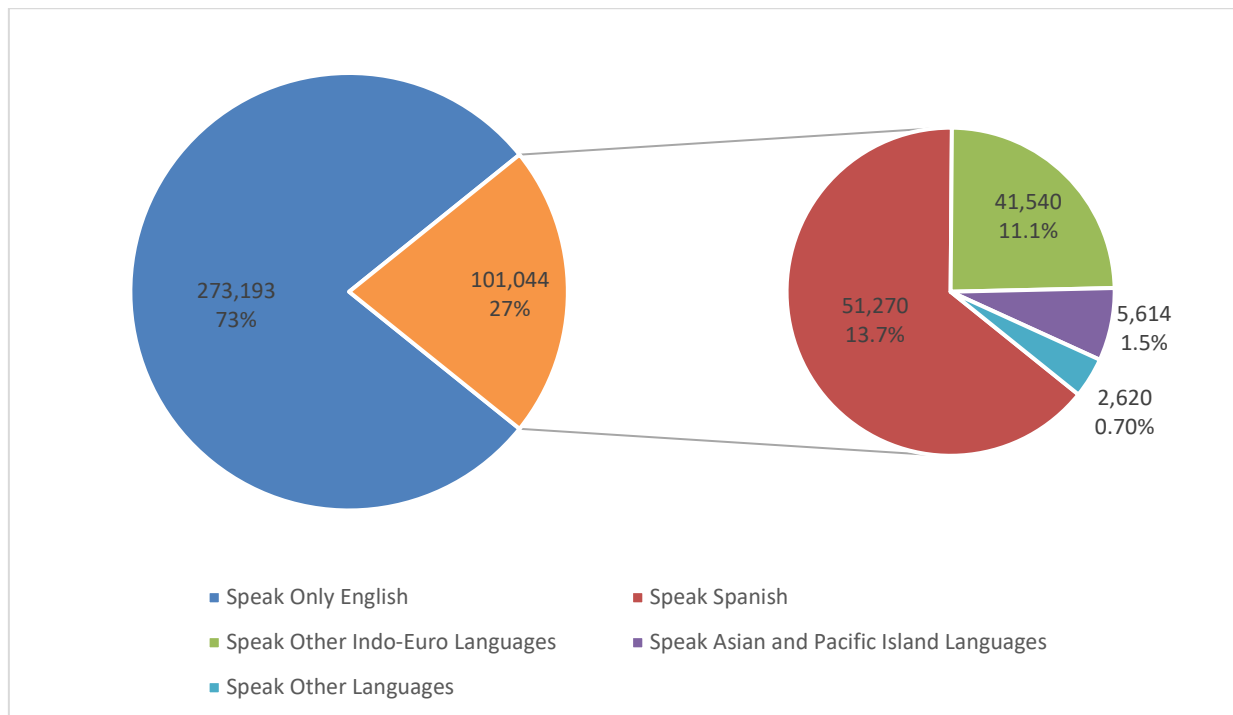
Factor 1: El número y la proporción de personas con LEP atendidas o encontradas en la población elegible para el servicio

Todos los proveedores de tránsito en el Condado operan en varias comunidades repartidas por la mayor parte del Condado, mientras que algunos de sus servicios se extienden más allá del Condado. A los efectos de este documento, el área de estudio incluye todo el Condado de Orange.

Distribución geográfica de la población total con dominio limitado del inglés

Según la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2018-2022, en 2022 el Condado de Orange tenía una población total de 401,237, de los cuales 374,237 eran personas de 5 años o más. De esta población, el 73.0 por ciento habla solo inglés, mientras que el 27.0 por ciento restante habla otros idiomas, ya sea además o en lugar del inglés, lo que incluye el 13.7 por ciento de las personas de 5 años o más que hablan español o criollo español, el 11.1 por ciento que habla idiomas indoeuropeos, el 1.5 por ciento que hablan idiomas asiáticos y de las islas del Pacífico. y el 0,7 por ciento restante que habla otros idiomas, como se muestra en la Figura 1. La población LEP se caracteriza por ser personas que hablan un idioma distinto del inglés en casa y hablan inglés menos que "muy bien". Aproximadamente el 11.3 por ciento de la población total del Condado de Orange habla inglés menos que "muy bien", que es más bajo que el 13.5 por ciento de la población total del Estado de Nueva York que habla inglés menos que "muy bien".

Figura 1: Idioma hablado en el hogar (población de 5 años o más)



El Condado de Orange contiene 292 grupos de bloques censales a partir de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense de 2022, de los cuales 75 contienen poblaciones LEP por encima del promedio del Condado. Estos 75 grupos de bloques contenían 32,574 residentes LEP según las estimaciones de 5 años de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense, o el 76.8 por ciento de los residentes LEP del Condado. Los 75 grupos de bloques censales que contienen un porcentaje más alto de personas con LEP que el promedio del Condado están ubicados en tres áreas principales. El grupo más grande de distritos LEP se encuentra en el área de Newburgh, Middletown y New Windsor. El grupo más alto por número (17) de grupos de bloques censales se encuentra en el área de Monroe-Kiryas Joel-Harriman del Condado, tiene la mayor concentración de población LEP con una población LEP promedio de más del 60 por ciento de la población total en todo el grupo. El otro grupo restante está compuesto por 13 grupos de bloques censales en el área de Newburgh. La Figura 2 ilustra la distribución de las poblaciones LEP en todo el condado.

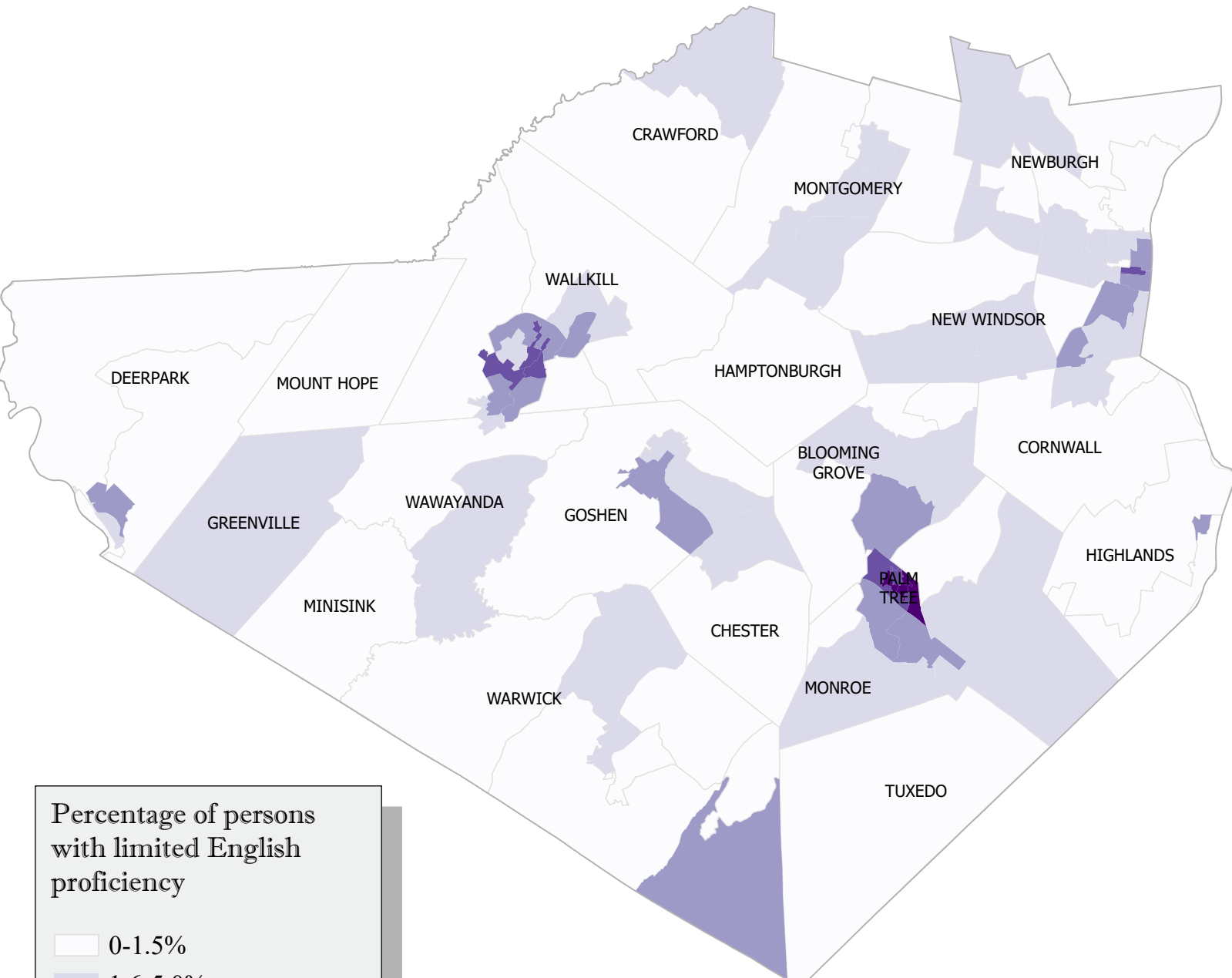
Figura 2: Mapa base LEP



ORANGE COUNTY, NY

LIMITED ENGLISH PROFICIENCY

2020 CENSUS TRACTS

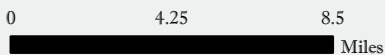


Percentage of persons with limited English proficiency

- 0-1.5%
- 1.6-5.0%
- 5.1-12.0%
- 12.1-25.0%
- 25.1%+ (Max: 37.8%)

2020 Census Tracts

County Average: 4.0%



Disclaimer

This map is a product of Orange County Planning Department. The data depicted here have been developed with extensive cooperation from other County Departments, as well as other Federal, State, and Local government agencies. Orange County makes no representations as to the accuracy of the information in the mapping data, but rather, provide said information as is. Orange County expressly disclaims responsibility for damages or liability that may arise from the use of this map.

Map Created: February 8, 2024 by M. Olmoz
Data Source: 2022 ACS

Distribución de la población con dominio limitado del inglés por idioma o grupo lingüístico

Al igual que el estado de Nueva York en general, la mayor parte de la población LEP en el condado de Orange habla español como su idioma principal. En todo el estado, el 48.6 por ciento de las poblaciones LEP de 5 años o más son hispanohablantes, que es más que la proporción del Condado de Orange del 39.5 por ciento de la población LEP. En general, la población de habla hispana – incluyendo a las personas con y sin LEP – representa el 13.7 por ciento de la población total del Condado de 5 años o más.

Español

Con la excepción de los grupos de bloques censales ubicados en Kiryas Joel y las áreas circundantes de Monroe, así como algunos grupos de bloques censales al norte de Chester, al norte de Middletown, Greenwood Lake y cerca de Port Jervis, todos los grupos de bloques censales con alto LEP contienen un porcentaje más alto de personas con LEP de habla hispana que el promedio del condado. Las mayores concentraciones de personas con LEP de habla hispana en el Condado (más del 10 por ciento de la población total de 5 años o más) se concentran en y alrededor de Middletown, New Windsor y Newburgh, con focos más pequeños en Greenwood Lake, Goshen y Monroe. Las secciones censales que contienen la mayor concentración de personas LEP de habla hispana son atendidas por Middletown Area Transit, Newburgh Area Transit y el servicio de tránsito local Main Line. Las poblaciones LEP en estos grupos de bloques representan más del 15 por ciento de la población LEP en general. Los hispanohablantes constituyen más del 90 por ciento de la población LEP en las áreas de Middletown y Newburgh.

Lenguas indoeuropeas

Las personas con LEP que hablan lenguas indoeuropeas distintas del inglés o el español se concentran en gran medida en las zonas de Kiryas, Joel y Monroe. En los grupos de bloques censales que conforman estas comunidades, las personas LEP que hablan "otras lenguas indoeuropeas" son el 95 por ciento de la población LEP.

Idiomas de Asia y el Pacífico

Las personas LEP que hablan idiomas de Asia y el Pacífico constituyen el 100 por ciento de la población LEP en 7 grupos de bloques censales, sin embargo, el número total de individuos en estos grupos es solo 226. Hay tres grupos de bloques censales con una concentración de más de 100 personas LEP que hablan idiomas asiáticos y del Pacífico, hay 8 grupos de bloques con más de 50 personas LEP en este grupo lingüístico. Estos se encuentran cerca de Highland Falls, Monroe, Middletown, Newburgh, Port Jervis y Wallkill.

Otros Idiomas

Las principales concentraciones de personas con LEP que hablan idiomas distintos del español, otros idiomas indoeuropeos o idiomas asiáticos y del Pacífico se encuentran en Middletown, Kiryas Joel y Maybrook, Hamptonburgh y New Windsor

Concentraciones de Población LEP y Servicio de Tránsito

Las concentraciones de poblaciones de LEP se localizan predominantemente en tres grupos: Middletown, Newburgh y la región de Kiryas Joel-Monroe-Harriman. Respectivamente, estas áreas tienen 15, 20 y 24 grupos de bloques censales que tienen poblaciones LEP mayores que el promedio del Condado de 11.3 por ciento. Estas áreas son servidas por rutas de autobuses locales como Main Line, Middletown Area Transit, Newburgh Area Transit y el servicio Kiryas Joel Area Transit. También son atendidos por Coach USA/Shortline. En las Figuras 3, 4 y 5 se muestran mapas que muestran la superposición de los servicios de tránsito de cercanías y rutas fijas locales, las áreas de servicio de Dial-A-Ride y los mapas de áreas de servicio de paratránsito en relación con la población LEP.

Figura 3: Población LEP con Rutas Fijas Locales y de Cercanías

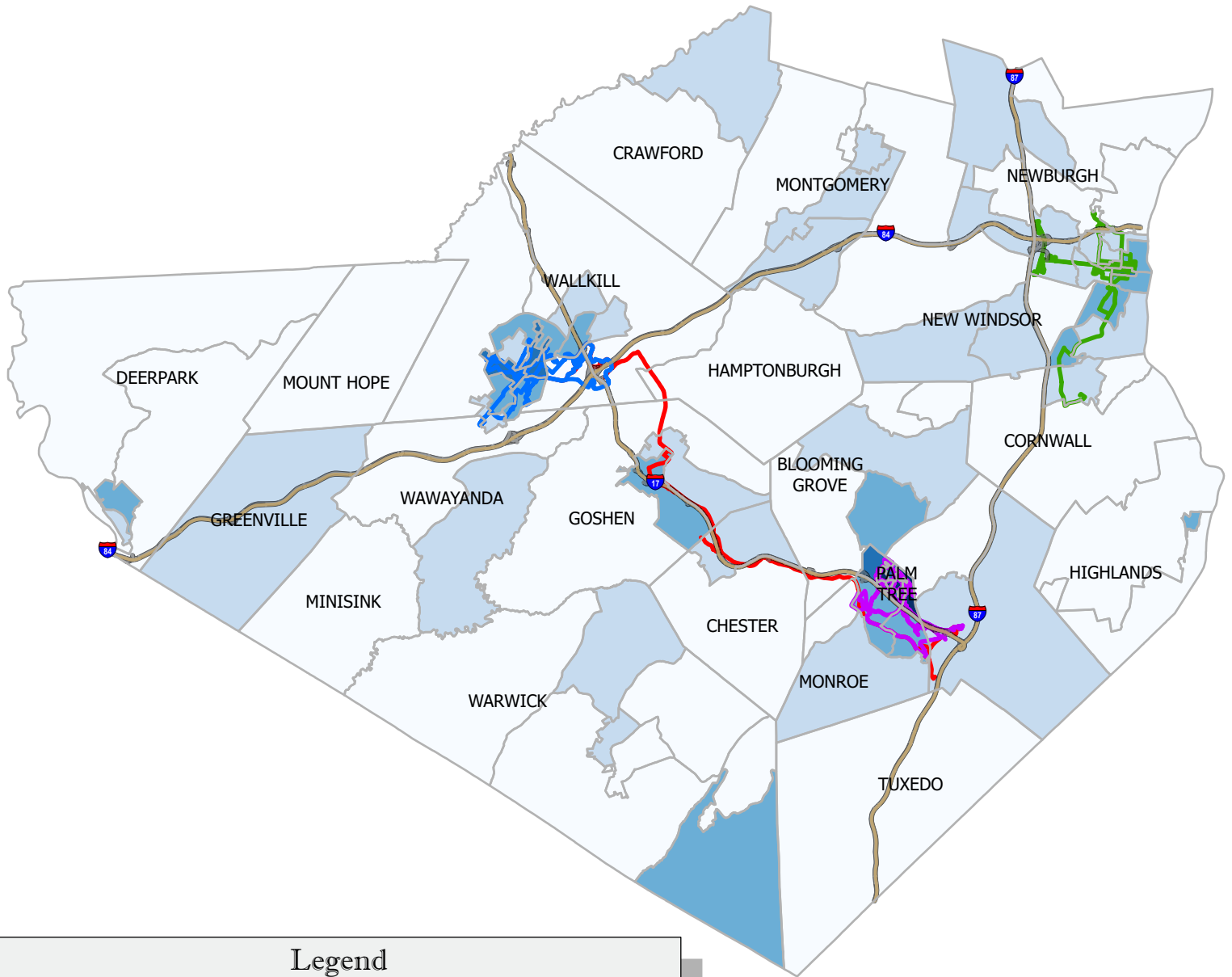


ORANGE COUNTY, NY

PERCENT LIMITED ENGLISH PROFICIENCY

& OC TRANSIT ROUTES

2020 CENSUS TRACTS



Legend

Percent Limited English Proficiency	Fixed Routes
0.0% - 1.5%	Kiryas Joel Area Transit
1.6% - 5.0%	Main Line
5.1% - 12.0%	Newburgh Area Transit
12.1% - 25.0%	Middletown Area
25.1%+	Transit Interstate
Census Tracts	Coach USA/Shortline

County Average: 4.57%

0 5 10 Miles

Disclaimer
 This map is a product of Orange County Planning Department. The data depicted here have been developed with extensive cooperation from other County Departments, as well as other Federal, State, and Local government agencies. Orange County makes no representations as to the accuracy of the information in the mapping data, but rather, provide said information as is. Orange County expressly disclaims responsibility for damages or liability that may arise from the use of this map.

Map Created: April 25, 2024 by M. Olmoz
 Data Source: 2022 ACS

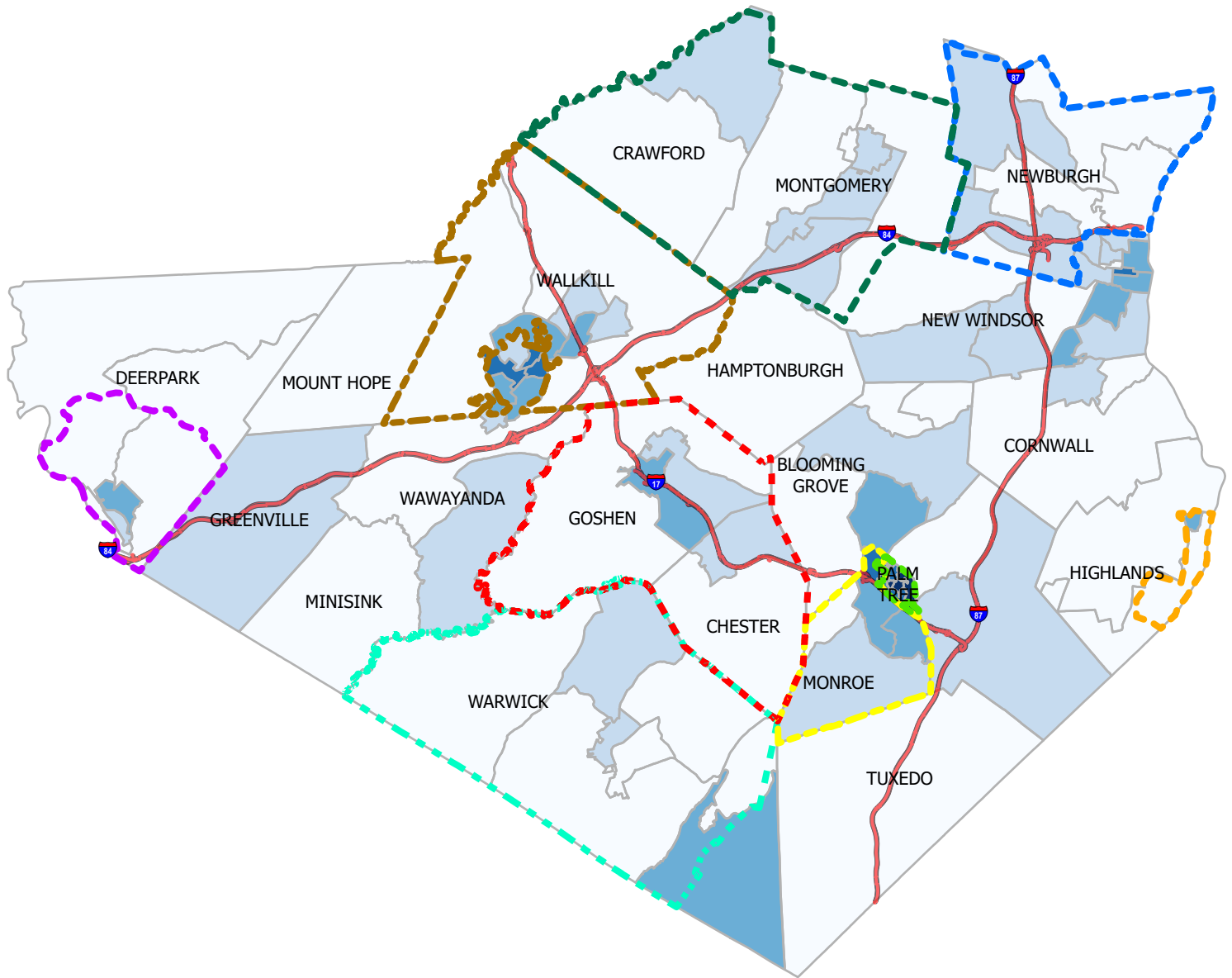


Figura 4: Población con áreas de servicio de Dial-A-Ride



ORANGE COUNTY, NY

PERCENT LIMITED ENGLISH PROFICIENCY & DIAL-A-RIDE SERVICE AREAS 2020 CENSUS TRACTS



Legend		Dial-A-Ride Service Areas	
0% - 1.5%	Interstate	Kiryas Joel	Goshen/Chester
1.6% - 5.0%	Census Tracts	Highlands	Monroe
5.1% - 12.0%		Montgomery	Newburgh
12.1% - 25.0%		Port Jervis	Wallkill
25.0% +		Warwick	

County Average: 4.57%

0 5 10 Miles

Disclaimer
 This map is a product of Orange County Planning Department. The data depicted here have been developed with extensive cooperation from other County Departments, as well as other Federal, State, and Local government agencies. Orange County makes no representations as to the accuracy of the information in the mapping data, but rather, provide said information as is. Orange County expressly disclaims responsibility for damages or liability that may arise from the use of this map.

Map Created: April 18, 2024 by M. Olmoz
 Data Source: 2022 ACS



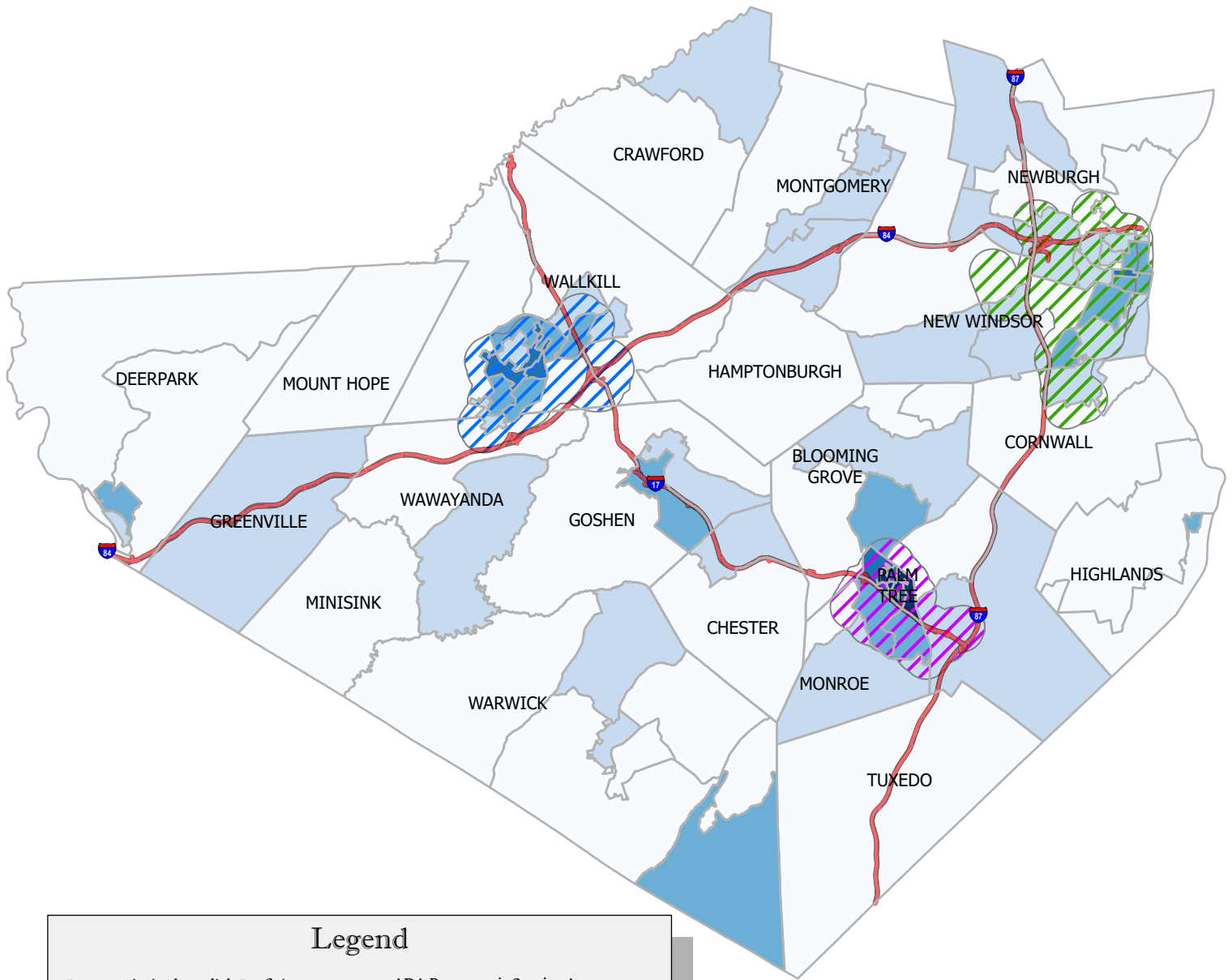
Figura 5: Población LEP con áreas de servicio de paratransito



ORANGE COUNTY, NY

PERCENT LIMITED ENGLISH PROFICIENCY & ADA PARATRANSIT SERVICE AREAS

2020 CENSUS TRACTS



Legend	
Percent Limited English Proficiency	ADA Paratransit Service Areas
0.0% - 1.5%	Kiryas Joel
1.6% - 5.0%	Newburgh
5.1% - 12.0%	Middletown
12.1% - 25.0%	
25.1%+	
Census Tracts	

County Average: 4.57%

0 5 10 Miles

Disclaimer
 This map is a product of Orange County Planning Department. The data depicted here have been developed with extensive cooperation from other County Departments, as well as other Federal, State, and Local government agencies. Orange County makes no representations as to the accuracy of the information in the mapping data, but rather, provide said information as is. Orange County expressly disclaims responsibility for damages or liability that may arise from the use of this map.

Map Created: April 25, 2024 by M. Olmoz
 Data Source: 2022 ACS



Factor 2: La frecuencia con la que las personas con LEP entran en contacto con los programas, actividades y servicios

OCDP lleva a cabo una serie de actividades de divulgación para evaluar la frecuencia con la que las poblaciones con LEP entran en contacto para solicitar asistencia de servicio. Entre ellos se encuentran los siguientes:

- **Registro de servicio LEP:** OCDP mantiene un registro de servicio LEP para asistencia lingüística. Esto ayuda al Condado a realizar un seguimiento de la frecuencia de las preguntas que recibe el personal con respecto a los servicios lingüísticos y también de los diversos idiomas en los que se reciben las preguntas. Este registro complementa el registro de quejas que permite al personal del Condado realizar un seguimiento de la frecuencia con la que las personas con LEP interactúan con programas, actividades y servicios. El registro realiza un seguimiento de los siguientes detalles:
 - Fecha de contacto
 - Servicio lingüístico solicitado
 - Operador de llamadas/Personal de contacto
 - Área de servicio/programa en cuestión
 - Solicitud de servicio en detalle
 - Medidas adoptadas o forma en que se abordó la cuestión

Este registro ayuda a rastrear la frecuencia de contacto con el servicio LEP por fecha y lo desglosa aún más por idioma hablado y por qué servicio o programa solicitado. Esto ayudará a racionalizar los recursos basados en la asistencia lingüística por idiomas en los que se buscan los servicios con frecuencia y también a identificar los tipos de servicios que necesitan asistencia lingüística LEP con más frecuencia que otros. Los operadores también realizan un seguimiento de las solicitudes recurrentes de un servicio o categoría en particular, para poder identificar los servicios que los clientes buscan con frecuencia.

- **Reuniones del Consejo de Transporte del Condado de Orange (OCTC):** OCTC es la Organización de Planificación Metropolitana (MPO) del Condado de Orange. Las reuniones de OCTC están abiertas al público y cubren todos los aspectos de los procesos de planificación del transporte, incluidos los servicios de transporte público. Una lista completa de las reuniones que ocurrieron en los últimos tres años para OCTC está disponible dentro del Plan del Título VI. El contacto con LEP realizado durante las reuniones de OCTC se registra en el Registro de Servicio LEP junto con las solicitudes de servicio por teléfono o las realizadas en persona en la oficina del Condado.
- **Alcance a los operadores:** Como parte de un alcance continuo a los operadores, el Condado mantiene una comunicación constante con los socios locales y, por lo tanto, a su vez con los

pasajeros del transporte público a través de la participación de organizaciones comunitarias y la comunidad empresarial para comprender las necesidades de la población LEP. Por ejemplo, los operadores de transporte público se comunican regularmente con los líderes de las organizaciones comunitarias y los gerentes de los negocios frecuentados por poblaciones LEP para comprender cómo pueden mejorar la accesibilidad a los servicios y/o mejorar los servicios para satisfacer las necesidades de la comunidad de manera más efectiva. La información recopilada de estos esfuerzos de divulgación se discute con el personal de planificación del Condado de Orange durante las reuniones de supervisión de los operadores. Ninguno de los operadores ha recibido solicitudes de asistencia lingüística. En los casos en que el inglés no es el idioma principal del cliente, las solicitudes de programación han sido realizadas por un familiar o miembro del hogar que habla inglés.

- **Monitoreo de frecuencia:** El análisis del monitoreo de frecuencia a través de los mecanismos de alcance y contacto con el cliente mencionados anteriormente indica que rara vez se busca asistencia lingüística para los servicios de tránsito del Condado de Orange. El Condado estipula que los operadores presenten registros de su contacto LEP y todas las solicitudes de traducción y asistencia lingüística. La mayoría de los operadores de transporte informaron que no recibieron solicitudes de asistencia lingüística. Para los pocos que recibieron solicitudes, la frecuencia es de menos de una solicitud por mes, y algunos operadores reciben menos de cinco solicitudes por año. El Condado de Orange no ha recibido directamente ninguna solicitud de asistencia lingüística a través de ninguno de sus puntos de contacto con el cliente. Cuando se presentan solicitudes de asistencia lingüística, las personas suelen hablar inglés como segundo idioma y solicitan información sobre la elegibilidad para el servicio de acceso telefónico y de paratransito.

Factor 3: La importancia del programa, las actividades y los servicios para las personas con LEP

El Condado de Orange reconoce que proporcionar acceso al transporte público a las personas con LEP es fundamental y que la incapacidad de acceder y usar el transporte público de manera efectiva puede afectar negativamente la capacidad de los residentes del Condado de Orange para acceder al empleo, la educación y obtener atención médica.

El Condado de Orange ofrece una serie de servicios que son importantes para la capacidad de una persona LEP de acceder con éxito a la información. Entre los servicios que son importantes para las poblaciones con LEP se encuentran:

- **Asistencia lingüística:** OCDP utiliza los servicios de traductores voluntarios de diferentes departamentos de la administración del Condado, que dominan varios idiomas, así como servicios de traducción de terceros, según corresponda. Por lo general, la primera interacción formal que el Departamento tiene con las personas con LEP suele ser la primera interacción formal que brinda asistencia lingüística. Como tal, el Departamento entiende la importancia de este servicio y lo valora como el primer punto de contacto con los clientes actuales y nuevos.

Bajo la guía de Safe Harbor, el Condado de Orange proporciona traducción de idiomas para todos los documentos identificados como vitales. El Condado de Orange define un documento vital como un documento electrónico o impreso que contiene información crítica para acceder a los servicios y/o beneficios del Condado de Orange, e incluye correspondencia o avisos al cliente, como formularios de consentimiento y queja, formularios de admisión y solicitud, y documentos informativos que brindan detalles sobre la disponibilidad de asistencia lingüística proporcionada por el Condado.

Este nivel de asistencia lingüística o de traducción se proporciona a cada grupo lingüístico elegible que constituya al menos el 5 por ciento, o 1,000 personas LEP, lo que sea menor, de la población de personas que actualmente prestan servicios o que probablemente serán atendidas por programas en el área de servicio. Actualmente, el Condado de Orange ha traducido sus documentos vitales al español, y traducirá documentos al yiddish si así lo solicita. Se proporcionan servicios de traducción adicionales, en la medida de las posibilidades del Condado de Orange, previa solicitud.

- **Programación:** El Condado de Orange pone a disposición los horarios en un formato bilingüe y los operadores de servicios proporcionan información sobre la programación en áreas de concentraciones de LEP que no sean inglés y español a través del aprovechamiento de los grupos comunitarios. Además, se proporciona un planificador de viajes en el sitio web de Transit Orange, que tiene la capacidad de ser traducido, por ejemplo, a través de servicios gratuitos en línea como Google Translate.
- **Atracción de nuevos pasajeros:** Los nuevos pasajeros de la población LEP están orientados a usar el sistema de manera efectiva para sus necesidades de movilidad mediante la organización de programas de alcance para operadores de servicios y talleres de tránsito.

- **Relevo de información de tránsito:** Las actividades de divulgación, incluidas las reuniones públicas, que se organizan debido a cambios importantes en el servicio (incluidos los aumentos de tarifas y los cambios de ruta) son fundamentales para comunicar información de tránsito a la población con LEP, ya que se encuentran entre las partes potencialmente afectadas debido a los cambios en el servicio, debido a su mayor dependencia del transporte público.
- **Capacitación para viajes:** Durante los talleres de tránsito o si se solicita, el personal del Condado de Orange facilitará programas de capacitación para viajes a cualquier viajero (incluidas las personas o poblaciones con LEP) con el fin de educarlos sobre los servicios disponibles, la seguridad en los viajes, los traslados, la navegación del sistema y los viajes independientes en general dentro del sistema.

Encuesta a pasajeros: El Condado de Orange realizó una encuesta sobre el número de pasajeros a bordo en todo el condado en la primavera y el verano de 2021 para comprender mejor el comportamiento de los viajeros; examinar los patrones de uso del servicio, la preferencia de los medios de pago y la disposición de los pasajeros hacia el transporte público; recopilar datos de satisfacción de los pasajeros para informar las mejoras del servicio a corto y largo plazo; y recopilar datos para respaldar los esfuerzos de planificación a largo plazo. Los esfuerzos se completaron utilizando formularios de encuesta proporcionados en varios idiomas (inglés, español y yiddish), dirigidos a comunidades específicas de la población LEP. Se realizará una encuesta a bordo posterior en el año fiscal (FY) 2024. Además, OCDP, a veces en asociación con OCTC, supervisa varios programas, tareas e iniciativas que brindan beneficios a la población LEP del condado. Esto incluye lo siguiente:

- **Plan de Transporte Coordinado:** El Plan de Transporte Coordinado de Servicios Humanos de Transporte Público (Plan Coordinado) se preparó por primera vez en 2008 y se adoptó en octubre de 2008. Desarrollado de acuerdo con la ley federal de transporte promulgada a través de la Ley Avanzando para el Progreso en el Siglo XXI (MAP-21), el plan establece la línea de base para la asistencia de personas mayores, personas discapacitadas y otros grupos que necesitan más asistencia. Se preparó una actualización provisional para abordar específicamente el MAP-21 y la actualización del plan se aprobó en junio de 2015. En septiembre de 2018 se preparó una actualización más completa del Plan Coordinado para abordar otras disposiciones legales previstas en la Ley de Reparación del Transporte de Superficie de Estados Unidos (FAST, por sus siglas en inglés). El plan se actualizó en 2023 para cumplir con los requisitos de la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos (IIJA).

De acuerdo con el Plan Coordinado, se ha establecido un Consejo de Coordinación que incluye planificadores de tránsito, agencias de servicios humanos, coordinadores de transporte, operadores de tránsito y residentes del condado. El Consejo Coordinado se reúne periódicamente con el objetivo de identificar estrategias creativas que sirvan de manera efectiva a las necesidades de tránsito y transporte de los residentes; mejorar la calidad y accesibilidad de los servicios; y reducir o eliminar la duplicación de servicios mediante una mejor coordinación y un examen más holístico de los costos y gastos. En el futuro, las actualizaciones del Plan Coordinado se completarán según sea necesario en función de las disposiciones legales futuras y los resultados prácticos del Consejo de Coordinación.

- **Programa de Supervisión de Operadores:** El personal de OCDP se reúne con los operadores de tránsito de manera regular. Como parte de la revisión anual de cada operador, el personal del Condado de Orange revisa el Plan actual del Título VI, la obligación LEP de cada operador y discute cómo cada operador se está comunicando de manera proactiva con las poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y LEP que residen dentro de sus áreas de servicio para aumentar la conciencia sobre el tránsito y aumentar el número de pasajeros.

Debido a la naturaleza descentralizada de los servicios de tránsito entre los doce operadores de tránsito diferentes en el Condado, los operadores de tránsito tienen una buena comprensión de los requisitos de la comunidad local en la distribución de información sobre servicios de tránsito. Sin embargo, el Condado tiene una comprensión general de las necesidades de su comunidad y los vínculos entre las diferentes comunidades. El programa de supervisión de operadores brinda la oportunidad de colaboración entre estas dos ramas, lo que permite una planificación, facilitación e implementación más efectivas de las iniciativas de transporte público.

- **Participación interinstitucional:** El personal de OCDP involucra activamente a otras agencias del Condado que interactúan con poblaciones minoritarias, de bajos ingresos y LEP (como la Administración de Empleo y Capacitación y la Oficina de la Tercera Edad) para informar al personal de la agencia sobre los servicios de tránsito disponibles para sus consumidores. También promueven una mejor comprensión de las necesidades de transporte de sus consumidores (como el acceso a destinos de empleo populares, instalaciones de vivienda y lugares de compras), así como las percepciones del sistema de transporte actual.

El Condado también proporciona capacitación proactiva en el área de tránsito para otros departamentos y agencias que pueden estar en contacto con las poblaciones LEP para otras necesidades de la comunidad, como servicios humanos y de salud, para facilitar la transferencia de conocimientos a las poblaciones LEP.

Factor 4: Los recursos disponibles para los destinatarios y sus costos

El Condado de Orange asigna recursos en función de la demanda de servicios de asistencia lingüística. El Condado está constantemente explorando la necesidad de medios rentables para brindar estos servicios dentro de un entorno de recursos limitados.

Documentos vitales:

A continuación se resume una lista de documentos vitales identificados como cruciales para el punto de vista de la prestación de servicios:

- Plan del Título VI
- Notificación de derechos del Título VI a bordo
- Declaración de política del Título VI
- Título VI Procedimientos para la Recepción de Comentarios Públicos
- Formulario de Queja del Título VI
- Plan de Dominio Limitado del Inglés (LEP)
- Horarios y mapas de servicio de rutas fijas
- Descripción de la tarifa media
- Políticas Operativas del Servicio de Paratransito de la ADA
- Formulario de solicitud de la ADA
- Señalización de concienciación sobre seguridad y protección a bordo

Servicios relacionados con LEP

Como parte de la programación del sistema del Condado de Orange, el Condado proporciona asistencia lingüística sin costo adicional. Sin embargo, el personal y los consultores del Condado de Orange dedican una cantidad notable de tiempo a tareas relacionadas con los servicios de tipo LEP y a la prestación de asistencia lingüística. A continuación se resumen los recursos gastados por el personal y los consultores del Condado de Orange para la prestación de servicios relacionados con LEP:

- **Asistencia lingüística:** proporcionar activamente asistencia lingüística personalizada a una persona (interna o de terceros)
- **Participación pública** - Actividades de divulgación que incluyen días de tránsito, reuniones públicas y talleres, como los impulsados por cambios importantes en el servicio (incluidos aumentos de tarifas y cambios de ruta), y transmisión de información de tránsito al público.
- **Capacitación en viajes** : interactuar con los pasajeros para educarlos sobre los servicios disponibles, la seguridad de los viajes, los traslados, la navegación del sistema y los viajes

independientes en general dentro del sistema. Esta tarea no se limita a las personas con LEP, sino que se incluye ya que es un aspecto fundamental para fomentar y apoyar el uso del transporte público.

- **Capacitación del personal** : capacitación interna realizada y a la que asiste el personal de Transit Orange y sus subreceptores.
- **Supervisión del operador** : abarca el programa completo que proporciona supervisión a los subreceptores. Se implementa a través de reuniones periódicas, así como la prestación de asistencia técnica, según sea necesario. Una vez al año, como mínimo, se revisan los protocolos y procesos del Título VI/LEP de los subreceptores para verificar su cumplimiento.
- **Desarrollo y revisión de documentos vitales** : garantizar que los documentos de Transit Orange y la señalización a bordo cumplan con las regulaciones federales y permanezcan en cumplimiento, estén actualizados en función de los datos más recientes disponibles, sean consistentes con las políticas de OCTC y del condado, y desarrollen nuevas políticas, según sea necesario.

Proporcionar asistencia lingüística para programas, actividades y servicios relevantes

OCDP utiliza los servicios de traductores voluntarios de diferentes departamentos de la administración del Condado, que dominan varios idiomas, incluidos español, francés, egipcio, italiano, polaco, húngaro, hindi y tagalo. Los empleados del gobierno, que prestan servicios de traducción e interpretación de forma voluntaria, además de sus funciones y responsabilidades principales, están documentados en una lista, con información de contacto, para facilitar el acceso cuando sea necesario. Todos los empleados tienen esta lista y se comunican con la persona adecuada, cuando conocen el idioma, para ayudar a los residentes con sus necesidades.

El Condado hace uso de servicios de traducción para ayudar a los residentes LEP que se comunican con el Condado por teléfono para obtener asistencia de tránsito y/o información. OCDP también está examinando oportunidades para ampliar su capacidad de acceder a las poblaciones LEP, específicamente mediante la investigación de servicios de traducción e interpretación.

Toda la documentación del servicio de Transit Orange es accesible para las poblaciones LEP y los operadores de tránsito están desarrollando información bilingüe sobre horarios y servicios (Kiryas Joel, al ser único debido a su distribución en el idioma, tiene información en inglés, español y yiddish).

OCDP ha recibido dos solicitudes de asistencia lingüística desde la última presentación del Plan de Dominio Limitado del Inglés.

Capacitación del personal del Condado de Orange

El personal recién contratado del Condado debe participar en el Programa de Orientación del Condado, que revisa las políticas generales del Condado y un programa separado de medio día de concientización / capacitación sobre el acoso sexual y la discriminación. Anualmente, se lleva a cabo una capacitación adicional a través de un tablero virtual que es mantenido por el Departamento de Recursos Humanos para garantizar que todos los miembros del personal estén al tanto de las políticas del Condado.

Además, todas las políticas de discriminación se publican en las oficinas de OCDP. Además, el nuevo personal de OCDP se reúne con el Planificador Senior para revisar y familiarizarse con los perfiles demográficos del Condado, los servicios de tránsito disponibles y las políticas y procedimientos descritos en el informe del Título VI. Además, el personal de OCDP está capacitado sobre la importancia de llegar y proporcionar información de tránsito a las diferentes poblaciones económicas y étnicas dentro del Condado de Orange. Para cumplir con este objetivo, todo el personal del Condado, incluido el personal de tránsito, está capacitado en el programa de traductores voluntarios del Condado y en los servicios de traducción adicionales para ayudar mejor a las personas que se comunican con el Departamento y necesitan asistencia lingüística.


Los operadores de transporte requieren que los conductores y el personal de la oficina completen con éxito un nuevo programa de orientación para empleados. Dentro de estos programas, los gerentes de operadores de tránsito revisan la seguridad del tránsito, el cumplimiento de la ADA, la capacitación sobre sensibilidad y la capacitación sobre acoso sexual y discriminación. Dentro de la capacitación sobre acoso sexual y discriminación, los operadores de tránsito hacen que los conductores y el personal sean conscientes de las poblaciones a las que sirve su sistema de tránsito. También informan a los conductores y al personal sobre los protocolos para ayudar a las personas LEP dependientes del transporte público a usar el sistema de transporte público y responder a sus preguntas, comentarios o quejas. Además, el personal de los operadores de tránsito está al tanto del programa de asistencia lingüística del Condado.

Notificación a las personas con LEP

OCDP y sus subrecipientes publican la Declaración de Política del Título VI del Condado a través de varios medios de comunicación, centrados en el sitio web de tránsito del Departamento, www.ridetransitorange.com, que tiene la capacidad de ser traducido, por ejemplo, a través de servicios gratuitos en línea como Google Translate.

Además, todos los vehículos de tránsito del Condado de Orange están equipados con letreros en inglés y español que informan a los pasajeros sobre el compromiso del Condado de Orange y sus subrecipientes de brindar un servicio no discriminatorio y los derechos de los pasajeros bajo el Título VI. Además, la señalización bilingüe (Figura 5) informando a los pasajeros sobre cómo comunicarse con el Condado de Orange si cualquier comentario o queja se publica a bordo de los vehículos y en las instalaciones públicas. Los procedimientos formales de quejas del Condado están implementados para permitir que las personas presenten quejas, que el personal de Planificación del Condado de Orange investigue la queja y que resuelvan la queja. Todas las quejas se rastrean dentro del Registro de Quejas del Título VI y toda la información y documentación asociada con cada queja también se cataloga en el registro.

Figura 4: Señalización de notificación del Título VI a bordo - Inglés y español



Orange County is committed to providing nondiscriminatory service to ensure that no person is excluded from participation in, denied the benefits of, or subjected to discrimination in the receipt of its services on the basis of race, color, or national origin as protected by Title VI of the Civil Rights Act of 1964 ("Title VI").

El Condado de Orange se compromete a proveer un servicio no discriminatorio para garantizar que ninguna persona sea excluida de participar en, sea negada los beneficios de, o sea discriminada al recibir servicios basado en su raza, color u origen nacional como está protegida por el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 ("Título VI").


To request more information about Title VI or to submit a written complaint if you believe that you have been subjected to discrimination, you may contact:

Orange County Department of Planning
c/o Transit Planner
1887 County Building
124 Main Street
Goshen, NY 10924
Phone: (845) 615-3840
Fax: (845) 291-2533
E-mail: planning@orangecountygov.com



Para solicitar más información sobre el Título VI o presentar una queja por escrito si usted cree que ha sido objeto de discriminación, puede contactar:

Orange County Department of Planning
c/o Transit Planner
1887 County Building
124 Main Street
Goshen, NY 10924
Teléfono: (845) 615-3840
Fax: (845) 291-2533
E-mail: planning@orangecountygov.com



Todas las actividades de planificación y avisos que se anuncian a la prensa se comparten con los medios de comunicación que sirven a una variedad de comunidades LEP del Condado de Orange.

Seguimiento y actualización del plan LEP

Si bien OCDP se esfuerza por ayudar mejor a las personas con LEP que hablan varios idiomas, puede haber casos en los que las actividades requieran el suministro de información y avisos en idiomas adicionales. El Condado de Orange llevará a cabo una revisión anual del análisis de tránsito LEP a partir de los datos proporcionados por los operadores de tránsito como parte de sus requisitos de informes de la Base de Datos Nacional de Tránsito (NTD) de la Administración Federal de Tránsito (FTA) y continuará realizando y presentando un análisis de equidad cuando corresponda para cada cambio importante en el servicio y/o modificación de tarifas promulgada por cualquier operador de tránsito como se describe en el Plan del Título VI del Condado de Orange.

La política del Condado de Orange estipula que cualquier cambio significativo de servicio o modificación de tarifas por parte de un operador de transporte público debe notificar primero al Condado; Luego, el Condado modela el cambio de servicio (por ejemplo, un cambio de ruta o un aumento de tarifa) y lo superpone utilizando SIG para garantizar que una parte desproporcionada de la población LEP no se vea afectada negativamente por el cambio de servicio o la modificación de tarifas.

Junto con esto, se proporciona una intención de cambio de servicio al Condado antes de notificar al público en general sobre cualquier cambio de servicio y debe pasar por el procedimiento de evaluación explicado anteriormente para asegurarse de que la población LEP no se vea afectada negativamente debido a estos cambios. El Condado ordenará a los proveedores de transporte que tomen medidas correctivas en caso de cualquier disparidad debido a los efectos de los cambios en el servicio en la población LEP. Este análisis se lleva a cabo para cada cambio significativo de servicio propuesto o modificación de tarifa por parte de un operador de tránsito.

Además, OCDP llevó a cabo una encuesta de pasajeros a bordo en todo el condado para todas las rutas de autobús operadas en nombre del Departamento, durante diferentes partes del día del horario de servicio (mañana, tarde, tarde en la noche, por ejemplo) para recopilar una muestra de datos que representen varias subpoblaciones de pasajeros del transporte público. Este esfuerzo de monitoreo ha permitido a OCDP observar qué tan bien los servicios de tránsito están cumpliendo con los estándares y políticas del Departamento con respecto al trato igualitario y justo para todos los usuarios; También identificó oportunidades para mejorar el servicio. Como resultado de esta encuesta, OCDP ha implementado varias iniciativas para mejorar el acceso al transporte público en función de los comentarios recibidos de los pasajeros. Los esfuerzos en curso incluyen la identificación de oportunidades para implementar el software CAD AVL y la exploración de nuevos mercados de pasajeros y alternativas de transporte no tradicionales para reforzar el acceso al transporte público hacia y desde los principales empleadores en todo el condado.

En el año fiscal 2024 se llevará a cabo una encuesta a bordo que cubrirá de manera más amplia los servicios de ruta fija y respuesta a la demanda del Condado. Como parte de esta actualización, se considerarán opciones de encuestas más amplias para ayudar a comprender las necesidades generales de movilidad, incluidas las que actualmente no son atendidas por los servicios de tránsito tradicionales.

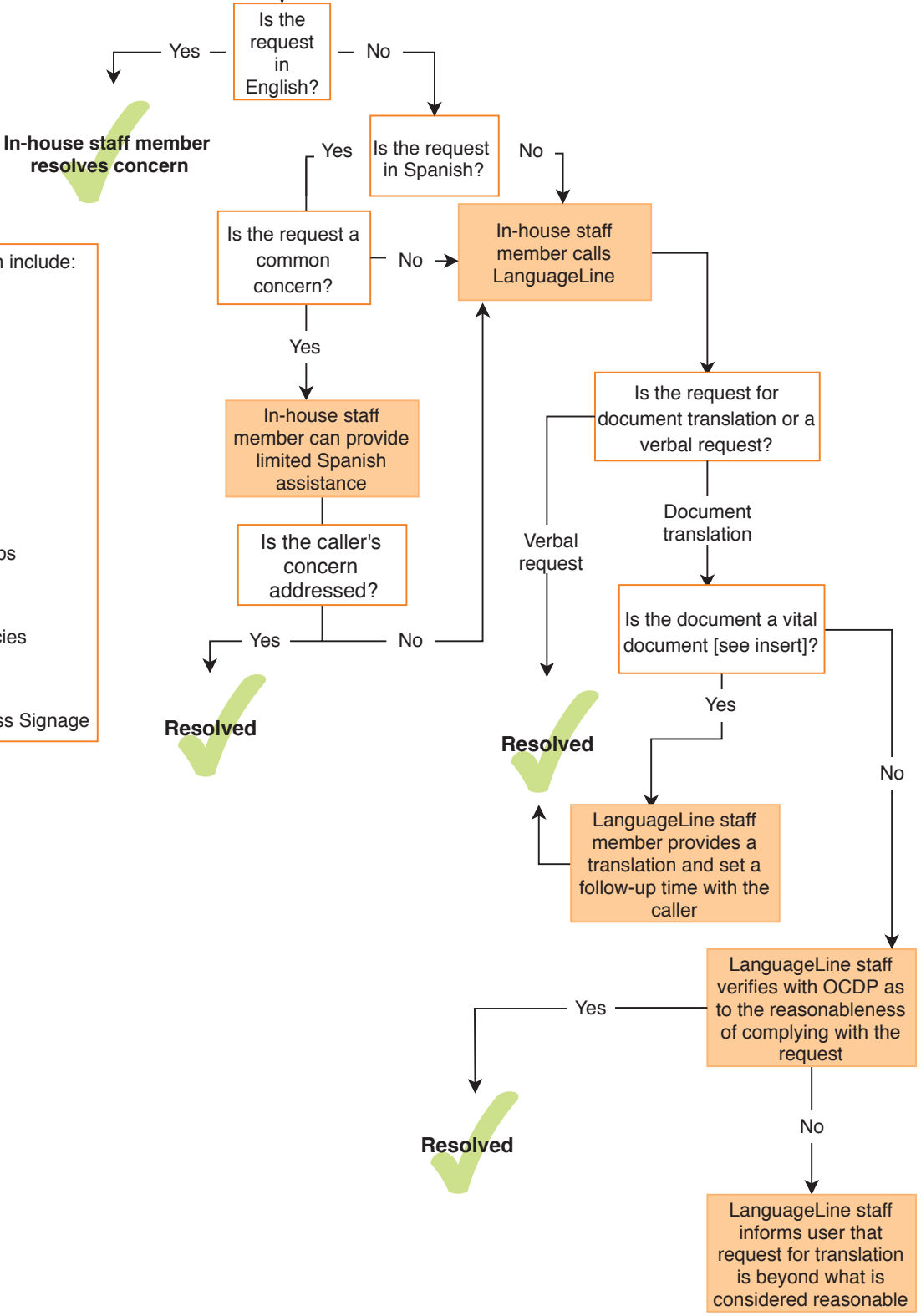
Además de la encuesta y el análisis técnico, el Programa de Supervisión de Operadores continuará realizando visitas anuales in situ con los operadores de tránsito. Este programa cumple cuatro funciones principales para monitorear el Título VI y LEP regularmente; Entre ellos se encuentran:

1. Revisión del Registro de Quejas del Título VI de cada operador de tránsito. Si alguna queja ha sido reportada y/o está en el registro de quejas, el personal de OCDP:
 - a. Examinar la documentación asociada con la queja;
 - b. Revisar los hallazgos y la resolución de la queja; y
 - c. Hacer un seguimiento de cualquier queja anterior para asegurarse de que se estén ejecutando o se hayan realizado las resoluciones acordadas.
2. Revise las actividades de divulgación proactivas para cada operador de tránsito.
3. Trabajar con los operadores para revisar los hallazgos de los planes y análisis actuales del Título VI y LEP; esto ocurrirá en conjunto con los hallazgos de la "carretera" y la comunidad para establecer oportunidades prácticas que mejoren el uso de los servicios de tránsito por parte de los LEP y las minorías.
4. Actualizar los Planes del Título VI y LEP para incluir los hallazgos y oportunidades identificados a través del programa de monitoreo.

Anexo D:

Proceso de Asistencia Lingüística del Condado de Orange

Language assistance request received by OCDP



- Vital documents** available for translation include:
- Title VI Plan
 - On-Board Title VI Rights Notification
 - Title VI Policy Statement
 - Title VI Procedures for Public Comment
 - Title VI Complaint Form
 - Limited English Proficiency (LEP) Plan
 - Fixed Route Service Schedules and Maps
 - Half Fare Description
 - ADA Paratransit Service Operating Policies
 - ADA Application Form
 - On-Board Safety and Security Awareness Signage

Anexo E:

Procedimientos de participación pública

Orange County Transportation Council



October 12, 2021

Public Participation Plan

DISCLAIMER

The preparation of this report has been financed in part through grant[s] from the Federal Highway Administration and Federal Transit Administration, U.S. Department of Transportation, under the State Planning and Research Program, Section 505 [or Metropolitan Planning Program, Section 104(f)] of Title 23, U.S. Code. The contents of this report do not necessarily reflect the official views or policy of the U.S. Department of Transportation.

TITLE VI STATEMENT

The Orange County Transportation Council (OCTC) assures that no person shall on the grounds of race, color, sex, age, disability or national origin, as provided by Title VI of the Civil Rights Act of 1964, and the Civil Rights Restoration Act of 1987 (P.L. 100.259) be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be otherwise subjected to discrimination under any program or activity. OCTC further assures every effort will be made to ensure nondiscrimination in all of its programs and activities, whether those programs and activities are federally funded or not.

OCTC CONTACT INFORMATION

c/o Orange County Planning Department
124 Main Street
Goshen, NY 10924
Phone: (845) 615-3840
Fax: (845) 291-2533
Email: OCTC@orangecountygov.com
Website: www.orangecountygov.com/octc

Executive Summary

This document, referred to as the Public Participation Plan (PPP) or simply as “the Plan”, provides a framework for the Orange County Transportation Council (OCTC), the Metropolitan Planning Organization (MPO) for Orange County to include stakeholders in the decision-making process for future and ongoing projects, plans and activities that help maintain and improve transportation in Orange County. This process is referred to interchangeably as Public Involvement, Public Engagement, and Public Participation and is an important step in the overall transportation planning process in Orange County.

The Plan is broken into two parts. **Part 1: Understanding the MPO** lays the foundation for the requirements and necessary information to understand the OCTC and the transportation planning process. OCTC Overview provides a brief summary of the OCTC and its committees; MPO Core Functions outlines the MPO’s required work products and Participation Procedures connects the core MPO products and other transportation planning studies and activities with the Public Participation Process outlined in Part 2; Regulations outlines the federal and state requirements that regulate public participation and how the OCTC integrates these requirements into its practices, including the OCTC’s Nondiscrimination Policy and Complaint Procedures.

Part 2: Public Participation Process provides a complete overview of OCTC’s approach to public involvement as it relates to the MPO’s products and activities outlined in Part 1. This includes the purpose statement and goals, which are the guiding principles of the PPP, as well as identifies Stakeholders; Diversity & Inclusiveness highlights the importance of Orange

County’s growing and diverse communities and offers Strategies for Inclusiveness to identify barriers of outreach and to engage with hard-to-reach communities; and Strategies for Outreach outlines the Spectrum of Public Participation and Outreach Toolbox for public involvement, including descriptive strategies that can be utilized in engagement; Lastly, the OCTC establishes ways to evaluate the success of strategies and engagement efforts, as well as evaluate the overall effectiveness of the Public Participation Plan in Monitoring & Evaluation and establishes a process for updating the plan in Update Procedure. In addition to the two (2) main parts of this Plan, there are also two (2) appendices, including Appendix A: State and Federal Regulations which provides more information on requirements that impact public participation, including non-discrimination legislation; and Appendix B: Maps of Community Demographics features maps and socio-economic and demographic information of Orange County to help identify populations when creating an outreach strategy.

The PPP is meant to be used by practitioners and the public to better understand the OCTC, its activities, and how the MPO intends to involve stakeholders and the public in the transportation planning process. The OCTC conducted outreach on the development of the Public Participation Plan to ensure the purpose statement and goals reflect the vision for public engagement in Orange County.

Please visit the OCTC’s website at www.OrangeCountyGov.com/OCTC for more information on the MPO and its work products. To be added to the OCTC Contact list, contact MPO staff via email at octc@orangecountygov.com.

Page Intentionally
Left Blank

Table of Contents

Executive Summary	i
Introduction	1
Part 1: Understanding the MPO	3
OCTC Overview.....	5
Regulations.....	6
Agency Coordination.....	7
MPO Core Functions and Work Products.....	7
Participation Procedures.....	10
Other MPO Functions.....	10
Nondiscrimination Policy Statement & Complaint Procedure.....	11
Part 2: Public Participation Process	13
Purpose Statement.....	15
Goals.....	16
Stakeholders.....	17
Diversity & Inclusiveness.....	18
Strategies for Outreach.....	20
Outreach Toolbox.....	21
List of Strategies.....	23
Monitoring & Evaluation	28
Update Procedure.....	28
Appendix A: Federal and State Regulations	30
Appendix B: Maps of Community Demographics	36

Page Intentionally
Left Blank

Introduction

The Orange County Transportation Council (OCTC) is the designated Metropolitan Planning Organization (MPO) for Orange County and is referred to interchangeably throughout this Plan as “the MPO”. The OCTC is responsible for ensuring federal and state dollars spent on existing and future transportation projects and programs are based on continuing, cooperative and comprehensive planning. MPOs are required to develop a documented public participation plan that facilitates involvement in the metropolitan transportation planning process by all interested parties. This Plan identifies federal guidelines for public participation and is meant to compliment other regulatory documents for involvement, such as the OCTC’s Operating Procedures, Title VI/Non-Discrimination Policy, and Limited English Proficiency (LEP) Plan.

Orange County is located in the Mid-Hudson Valley Region approximately 60 miles north of New York City. The geographic features of the region make it home to a mix of rural, suburban, and urban areas with three cities, eighteen villages, and twenty-two towns. Orange County continues to see positive population growth, while many counties in New York have experienced population loss. As the population continues to grow and become more diverse, the expectations and needs from the transportation system are also evolving. This, matched with the growing innovation in transportation technology, brings new challenges to balancing transportation funding and priorities.

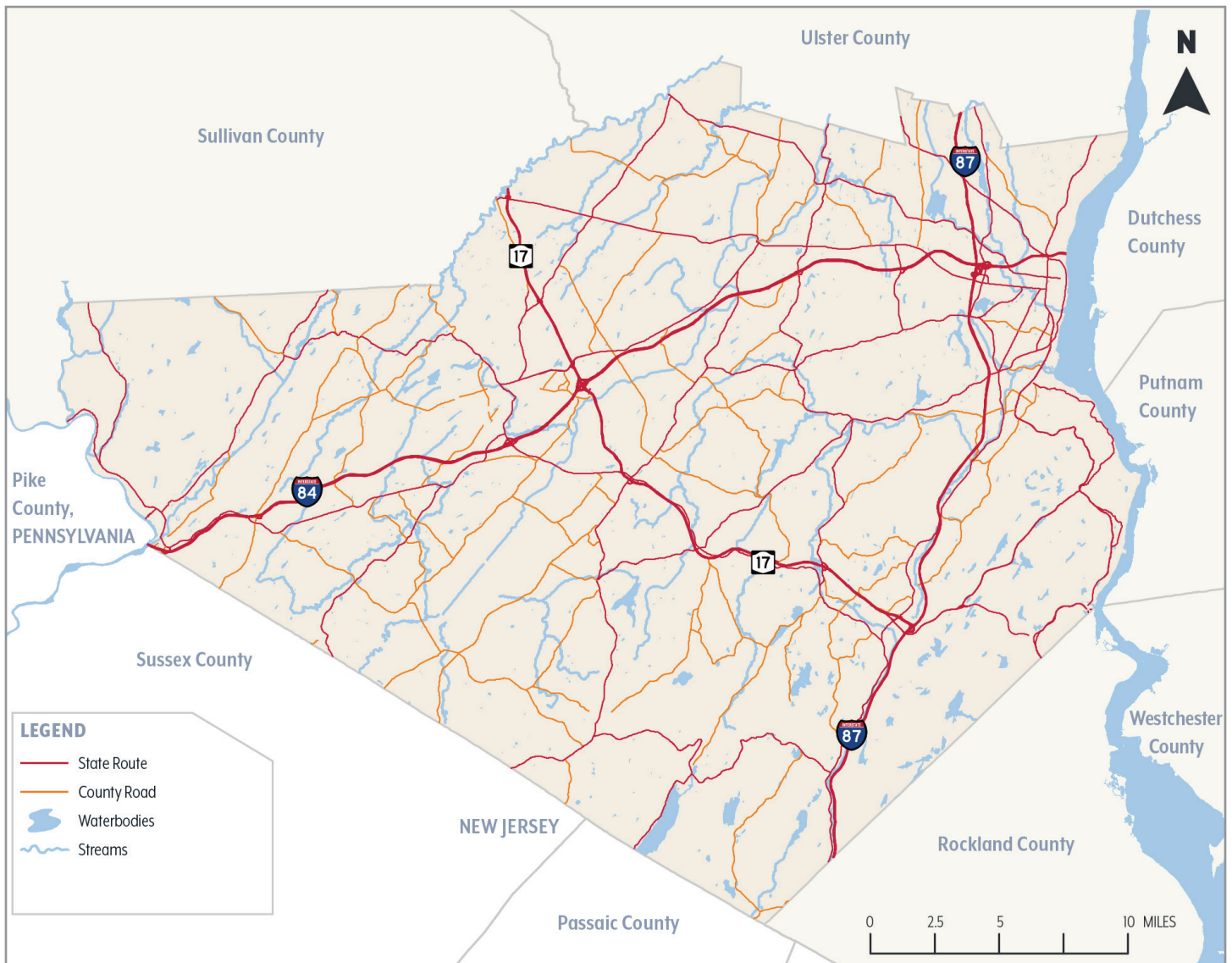
With improvements in technology, new communication trends, an increasing and diverse populace, and ongoing federal requirements, MPOs must explore new ways to engage stakeholders,

present programs in understandable formats, and most importantly, hear concerns, opinions, and ideas of Orange County residents. The OCTC recognizes that barriers to effective public involvement exist and strives to create an inclusive process for participation. As the MPO explores new technologies and trends, it must balance overall effectiveness, inclusion, and fairness of the outreach process.

Mobility has a tremendous impact on many activities for Orange County residents, visitors, and neighboring communities. The OCTC is proud of strong partnerships with local residents, advocacy and interest groups, as well as state and federal agencies, and will continuously strive to improve efforts to include others in planning and policy work. A meaningful public participation plan is guided by more than just federal requirements; it is a valuable tool used by the MPO with the goal of making sure transportation investments meet the needs of the public and other stakeholders in both the present and future.



Map of Orange County



Orange County offers its residents and businesses connectivity and access to urban amenities and markets, with enough physical separation and open space to maintain a high quality of life at relatively low costs. The county's geography and topography have fostered a mix of small cities surrounded by suburban development, charming and historic villages and hamlets with distinct identities, meandering rivers that have deposited rich soils ideal for agriculture, and rugged, forested hills that break up the landscape and are part of an extensive system of parks and preserves.

Orange County's transportation system serves people who live in a variety of communities nestled into the hills of the Lower Hudson Valley. Residents and visitors, along with the county's economy, depend on a well-functioning transportation system that is reliable, accessible, and resilient.

Part 1

Understanding the MPO

Page Intentionally
Left Blank

OCTC Overview

The OCTC is responsible for fostering inter-municipal cooperation and coordinating transportation planning activities among municipalities and government agencies to fulfill countywide and regional planning objectives, develop capital improvements, and facilitate public services. A large part of this work involves planning transportation improvements for Orange County and the Mid-Hudson region in conjunction with the New York State Department of Transportation (NYSDOT), the MPOs in the Mid-Hudson Valley Transportation Management Area (TMA), as well as other agencies, such as the New York State Thruway Authority (NYSTA), the New York State Bridge Authority (NYSTA), the Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ), and the New York Metropolitan Transportation Authority (MTA).

Since 1982, the OCTC has been the designated MPO for Orange County. By federal law, an MPO is designated by each state's governor for every urban area in the United States with at least 50,000 residents. MPOs are tasked with certain responsibilities in accordance with federal transportation legislation. The most recent legislation is [Fixing America's Surface Transportation \(FAST\) Act](#), which became effective in December 2015. These tasks include looking at regional transportation issues, which involves addressing land use, air quality, natural resources, economic development, commerce, and quality of life.

The Orange County Department of Planning (OC Planning) is staff to the OCTC (OCTC Staff) and is responsible for coordinating OCTC activities and administering the Unified Planning Work Program (UPWP). The OCTC, being a consortium that cannot enter contracts or employ staff, has designated the County of Orange as its host agency through a contract with State of New York.

The OCTC is comprised of a Policy Board, a Planning Committee, and subcommittee or advisory committees as needed. The Policy Board is the governing body of the OCTC, which meets on an as needed basis. The Planning Committee is comprised of various agency and municipal representatives and meets monthly. Table 1: OCTC Overview shows the roles and responsibilities of the Policy Board, Planning Committee, and subcommittees, as well as details for public participation in meetings. All OCTC Planning and Policy Committee meetings follow NYS Open Meetings Law and will include a hybrid approach for in-person and virtual participation. The virtual option may include access via a virtual meeting platform and/or a call-in option. For more information on how the OCTC structure is comprised and membership information, please visit the [OCTC Operating Procedures](#).

Policy Board and Planning Committee meetings are open to the public. Members of the public are invited to offer comments during the designated public participation section of the agenda on any item relevant to the agenda or the transportation planning process. The public also has the opportunity to provide comments on any agenda item as it is being discussed, with the approval of the chairperson, and as time permits. Comment times may be limited.

Subcommittees may be established for particular tasks by the Policy Board or Planning Committee. These tasks may include acting in an advisory role, addressing Committee issues, completing specific work items or special tasks. Subcommittees may be formed or dissolved as needed. Subcommittees, such as the Transit Subcommittee, may include OCTC members and representatives from the public and share meeting materials online.

Table 1: OCTC Roles and Responsibilities

	Roles	Responsibility	Meeting Frequency
Policy Board	Governing body of the OCTC and provides direction and establishes policy regarding the roles and responsibilities of the OCTC as the designated MPO for Orange County.	Approve all MPO activities and work products, including the Long Range Transportation Plan (LRTP), Unified Planning Work Program (UPWP), and Transportation Improvement Program (TIP).	As needed
Planning Committee	Oversees the technical aspect of the OCTC and provides professional and technical recommendations to the Policy Board.	Review work products and recommend actions to the Policy Board.	Monthly
Subcommittees	Established by the Policy Board or Planning Committee to act in an advisory role, work on specific tasks, or handle Committee issues.	Inform the Planning Committee on specific transportation related initiatives.	N/A

Regulations

As a recipient of funding from federal transportation programs, the OCTC is subject to legislation and regulations at the federal, state, and local level. These laws include the current and preceding federal transportation bills, transportation regulations, nondiscrimination legislation, and local laws to ensure an open and fair transportation planning process. Information on regulations is provided to help identify legal requirements related to engaging the public that were created to protect and promote good practices. To understand the broader context of those requirements, refer to the complete statute, regulation, or executive order. See **Appendix A** for more information.

Federal Highway Administration (FHWA) and Federal Transit Administration (FTA)

Basic public participation requirements have been established by law, as in the Administrative Procedures Act and the National Environmental Policy Act (NEPA), and by regulations and guidance issued by federal agencies including, but not limited to the Federal Highway Administration (FHWA), Federal Transit Administration (FTA), and the Environmental Protection Agency (EPA). These regulations establish the minimum requirements for making information available, providing notice to, and consulting the public, holding public hearings and meetings, establishing advisory groups, and inviting comment from the public.

Fixing America’s Surface Transportation (FAST) Act

The current transportation bill is the Fixing America’s Surface Transportation (FAST) Act. It was passed by Congress and signed by President Obama on December 4, 2015. The FAST Act authorizes \$305 billion nationwide over fiscal years 2016 through

2020 for transportation spending. The FAST Act includes provisions to support and enhance previous transportation legislation (MAP-21) reforms. Public involvement remains a hallmark of the planning process.

Agency Coordination

Coordination on public involvement and consultation processes with federal, state, & local agencies is an important part of the transportation planning process in order to reach a larger audience, minimize costs, limit redundancies, and give due consideration to other related planning activities in Orange County. This includes both federally mandated planning products and planning studies and activities of statewide significance. The OCTC will actively seek to integrate the public planning process with public involvement activities undertaken as part of the statewide transportation planning process. The OCTC will pursue improvements to integration with statewide activities through its participation in the New York State Association of Metropolitan Planning Organizations (NYSAMPO) and regional activities through participation in the Metropolitan Area Planning (MAP) Forum and the Mid-Hudson Valley Transportation Management Area (TMA).

Environmental Agency Coordination

The OCTC consults with federal, state and local agencies responsible for land use management, natural resources, environmental protection, conservation, and historic preservation in developing transportation plans such as the TIP and LRTP.

Other consultation activities involve, as appropriate, identifying the appropriate responsible agencies and developing partnerships, encouraging participation in the development of major planning products, and facilitating discussions on potential environmental mitigation activities. The OCTC Staff works closely with the OC Planning environmental and land use divisions to coordinate with federal, state and local agencies to maintain relevant inventories and resource maps for Orange County.

MPO Core Functions and Work Products

Federal requirements stemming from the FAST Act and similar legislation passed by Congress dating back to 1991 mandate that OCTC have and maintain a coordinated planning process that produces several planning products, which serve to frame the region's transportation planning decision making; OCTC's planning process is also required to ensure the region's continued eligibility for federal planning and capital funds. OCTC's major planning products are a Long-Range Transportation Plan (LRTP) that maintains a 20-year planning horizon, a short range (three to five year) Transportation Improvement Program (TIP), an annual Unified Planning Work Program (UPWP), and Air Quality Conformity (AQC) determinations that accompany the LRTP and TIP process.

Long Range Transportation Plan (LRTP)

The LRTP provides a framework for planning, policy, and investment decision making within the Orange County planning area. It addresses at least a 20-year planning horizon and includes both long- and short-range strategies and actions that lead to the efficient movement of people and goods by maintaining and developing an integrated transportation system. Federal law requires that any MPO in an air quality non-attainment or maintenance area review and update their LRTP every four years. See ***Air Quality Conformity*** for more information. The [LRTP is available online](#) at the OCTC website, or by request.

Transportation Improvement Program (TIP)

The TIP is a federally mandated five-year multi-modal transportation projects list that lists agreed upon priority capital and maintenance projects to be funded/built using a combination of federal, state, local, and private transportation dollars. Projects on the TIP must be consistent with the goals and objectives found in the LRTP, and the TIP is generally updated with the Statewide TIP (STIP), which occurs every two to three years, but no less than four. The New York State Department of Transportation (NYSDOT) is responsible for the STIP, and OCTC works cooperatively with NYSDOT Region 8 on this process.

Procedures for TIP Administrative Modifications and Amendments can be found in the [OCTC Operating Procedures](#). The [TIP is available online](#) at the OCTC Website or by request.

Unified Planning Work Program (UPWP)

The UPWP is a federally mandated program that utilizes Federal Highway and Federal Transit planning funds. It describes the planning studies and related activities that will be undertaken by the MPO and its members to identify transportation needs, formulate strategies to address those needs, evaluate potential solutions, and detail the specific alternatives that best meet the identified needs and will move the region toward its goals. The [UPWP is available online](#) at the OCTC website or by request.

Air Quality Conformity (AQC)

Air Quality Conformity or Transportation Conformity is a required process by which the MPO ensures that transportation projects or investments will not significantly impact a region’s ability to meet or maintain federal air quality standards. As part of the Air Quality Conformity process, OCTC prepares a Conformity Determination to demonstrate that the LRTP and TIP are in compliance with the mobile source emissions budgets for the air quality nonattainment and maintenance areas. The OCTC works with the New York State Interagency Consultation Group (ICG) to assess project classifications and identify whether certain projects are exempt from the air quality conformity process. Exempt projects have little to no impact on air quality or address a safety issue. Projects that are expected to have an impact on air quality are classified as Non-Exempt and need a project-specific analysis. OCTC works cooperatively with the NYSDOT to conduct the required emissions analysis and develop documentation, which is then submitted to the FHWA, FTA, and USEPA in the form of a Conformity Statement.

Concurrent with the publication of this plan, the OCTC is in the NY-NJ-CT Maintenance Area for Fine Particulate Matter (PM 2.5) and in the Poughkeepsie-Newburgh Ozone Non-Attainment Area (PONA). The required work products make up the Core Function of the MPO and require adherence to specific guidelines, as detailed in Table 2: Work Products & Procedures. The OCTC will consider the impact of other planning activities that are affected by transportation, including State and local planned growth, economic development, tourism, natural disaster risk reduction, environmental protection, airport operations, and freight movements when developing the TIP and LRTP. The OCTC will consult with the responsible agencies and officials as appropriate. For more information on coordination and the development process of the TIP and LRTP, see the OCTC Operating Procedures.

For more information regarding the public participation process as it relates to the UPWP, TIP, LRTP, and ACQ, please see the [OCTC Operating Procedures](#).



Graphic 1: The Transportation Planning Process
Graphic provided by the Federal Highway Administration (FHWA)

Table 2: Work Products and Procedures

Major Activities or Programs	Participation Procedure	Public Review Period	Update Cycle
Air Quality Conformity (AQC)	The Conformity Determination will be introduced to the Planning Committee, giving the Committee and public the opportunity to comment. The final document will then be issued for the public comment period. All public comments received will be summarized in the final document. The update cycle is determined by actions that could affect regional emissions, and therefore accompany an LRTP and TIP update. When AQC is triggered by another agency in the non-attainment or maintenance area, and OC does not have any significant updates, members will be notified and provided the document for review and comment if a Planning Committee meeting is unable to be held before public comment is set to begin.	30 Days	As Needed
Public Participation Plan (PPP)	The PPP update will be shared with stakeholders before a Planning Committee meeting discussion, with the final draft being made available for public comment before adoption. All public comments received will be summarized and included in the final version as an appendix.	45 Days	5 Years
Long Range Transportation Plan (LRTP)	Public in-person and/or virtual meetings will be held around the County to discuss issues, goals, and potential actions and recommendations during the update process. These meetings will be held at various times of the day to accommodate availability, with all public meeting notices and relevant materials made available on the website and shared directly with those included on the OCTC Contact List. All public comments will be summarized and included in the final LRTP as an appendix.	30 Days	4 Years
LRTP Amendments	Amendments to the LRTP will be discussed by the Planning Committee and made available for public comment.	30 Days	As Needed
Transportation Improvement Program (TIP)	A specific TIP update meeting will be held by the Planning Committee to discuss the TIP development process, projects on the existing TIP, and proposed projects being considered for addition to the TIP before public comment begins. The public will be notified 7 days before the meeting occurs and will be notified when the public comment period begins.	14 Days	2-3 Years
TIP Amendments	Amendments and modifications made to the TIP will be presented at a Planning Committee meeting. The public will be notified 7 days before the meeting and will be notified of the 14-day public comment period for TIP Amendments and 30-day public comment period for TIP amendments that require an air quality conformity determination before it begins.	14 Days OR 30 Days	As Needed
Unified Planning Work Program (UPWP)	The annual UPWP update will be discussed during a Planning Committee meeting(s), giving the public the opportunity to comment. The draft UPWP document is made available for public review and comment 14 days before adoption.	14 Days	Annually
UPWP Amendments	Amendments and modifications made to the UPWP will be presented at a Planning Committee meeting. The public will be notified 7 days in advance of the meeting and will be notified of the 14-day public comment period before it begins.	14 Days	As Needed

Participation Procedures

Public Notice

Public Notice is a mechanism for the OCTC to inform the public of public participation activities. The OCTC provides the opportunity to comment at key decision points of the transportation planning process, including during the development and before the adoption of major activities and programs, as well as at all Planning Board, Policy Committee meetings and special meetings.

The public will be notified no less than 7 days before a public meeting occurs, including information on the meeting date, time, location, and purpose/topic of the meeting. The public will be notified at the beginning of every public comment period with information on the dates of the public comment period, the purpose/topic, and information on how to submit public comment.

Public Comment

Public Comment is an opportunity for the public to provide input at key decision points during the transportation planning process. The MPO accepts public comments at all regular Policy Board and Planning Committee meetings. Comments may be verbal or submitted in writing. Submitted written comments will be accepted until the calendar day before the meeting and will be read during the meeting.

A summary of any written comments received during a public comment period are prepared by OCTC staff and shared with the Policy Board prior to taking action. Technical clarifications and other questions are answered by OCTC staff or TIP project sponsors as appropriate.

The LRTP and TIP have specific public participation requirements when being updated. Comments received during the public comment period will be considered and summarized in an appendix as appropriate. When significant written and oral comments are received on the draft LRTP or TIP as a result of the participation process or the interagency consultation process required under the EPA transportation conformity regulations, a

summary, analysis, and/or report on the disposition of comments shall be made as part of the final documents.

A new public comment period will be issued in the event that the final LRTP or TIP differs significantly from the version that was made available for public comment by the MPO and raises new material issues that interested parties could not reasonably have foreseen from the public involvement efforts.

Submitting Public Comment

All written comments must be submitted to OCTC staff at the Orange County Planning Department via email to OCTC@orangecountygov.com or mailed to the following address:

Orange County Transportation Council
Attn: OCTC Director
124 Main Street
Goshen, NY 10921

For assistance submitting written public comment, call OCTC Staff at 845-615-3840.

Other MPO Functions

Outside of the core work products, the MPO undertakes other transportation planning work efforts that look at both the short and long-term issues facing the county and region. These work efforts can include things like studies, analyses, and policy development. There is no prescribed public review period or update cycle for these planning initiatives, but they do offer the opportunity to develop a unique public participation strategy that best meets the goals and target audience of the study or activity. When appropriate, a specific schedule and plan for public participation will be developed for these work efforts independently. The OCTC will direct staff and consultants to the **Public Participation Process** and **Outreach Toolbox** to ensure all planning activities, programs, and study/plans match a consistent public participation template and similar strategies are deployed.

Nondiscrimination Policy Statement & Complaint Procedure

The OCTC also follows various State and Federal regulations on Public Participation including New York State Open Meetings Law, as well as Title VI and other nondiscrimination statutes to ensure that the transportation planning process is fair and open for anyone who is interested in participating. The OCTC has developed a comprehensive process for public involvement that integrates these mandatory requirements into its practices, as well as provides opportunities to create a comprehensive and inclusive environment for engagement.

Title VI of the Civil Rights Act of 1964 (Title VI) and Executive Order 12898 on Environmental Justice are specific in the description of the populations they protect. Title VI prohibits discrimination based on race, color and national origin, which also includes Limited-English Proficient (LEP) individuals. Environmental Justice was created to bring federal attention to environmental and human health conditions and protects against inequities in minority and low-income communities. Discrimination against persons based on gender, age, and disability are addressed by other nondiscrimination statutes.

The Orange County Transportation Council is committed to providing full and equal access to participation in planning activities for all county residents regardless of abilities and will work to eliminate any barriers to such access and participation through reasonable accommodation as needed.



OCTC's commitment to nondiscrimination includes the following practices:

- The MPO website and all project websites will be ADA accessible and have the ability to be translated, for example through free online services like Google Translate.
- Projects or Studies that directly affect areas with high LEP populations will provide translated meeting materials, as appropriate and feasible.
- Translation services will be provided to individuals at public or virtual meetings to individuals who request it no less than (5) days prior to the meeting.
- All in-person public meetings will be held at ADA accessible locations and will provide assistance to individuals with disabilities who request it no less than (5) days prior to the meeting.
- In-person public meetings will be held within three quarters (3/4) of a mile of public transportation routes or stops as feasible, or the MPO will provide alternative opportunities for virtual public participation with a call-in option.
- Plain language and visualization techniques will be used to help the public understand transportation issues and outreach materials.
- The OCTC will strive to ensure any visualization techniques such as maps, charts, and graphics are understandable for color-blind individuals.

As outlined in the Title VI regulations, OCTC is adopting the following Nondiscrimination Policy and complaint procedure. The Nondiscrimination Policy language will be uploaded to the OCTC website and incorporated into all major work products and plans in the future.

See **Appendix A** for more information on regulations and how OCTC meets the federal guidelines.

ORANGE COUNTY TRANSPORTATION COUNCIL TITLE VI POLICY STATEMENT

The Orange County Transportation Council (OCTC) assures that no person shall on the grounds of race, color, sex, age, disability or national origin, as provided by Title VI of the Civil Rights Act of 1964, and the Civil Rights Restoration Act of 1987 (P.L. 100.259) be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be otherwise subjected to discrimination under any program or activity. OCTC further assures every effort will be made to ensure nondiscrimination in all of its programs and activities, whether those programs and activities are federally funded or not. In the event that OCTC distributes federal aid funds to another entity, it will include Title VI language in all written agreements and will monitor for compliance.

Additional Information:

Individuals and/or organizations who would like more information concerning OCTC's non-discrimination obligations should contact:

**Commissioner
Orange County Department of Planning
124 Main Street
Goshen, NY 10924**

If information is needed in another language, please contact OCTC Staff at OCTC@orangecountygov.com or call (845) 615-3840.

Complaint Procedures:

Individuals or organizations who believe they have been denied the benefits of, excluded from participation in, or subject to discrimination on the grounds of race, color, or national origin can file an administrative complaint with the OCTC under Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and send to the above address. If desired, individuals and organizations may file a complaint by completing the attached Title VI complaint form or a copy of the form is available on-line at www.OrangeCountyGov.com/OCTC. Complaints should be signed and include contact information.

For help accessing the complaint form, please contact the OCTC Staff at the Orange County Department of Planning at 845-615-3840.

Part 2

Public Participation Process

Page Intentionally
Left Blank

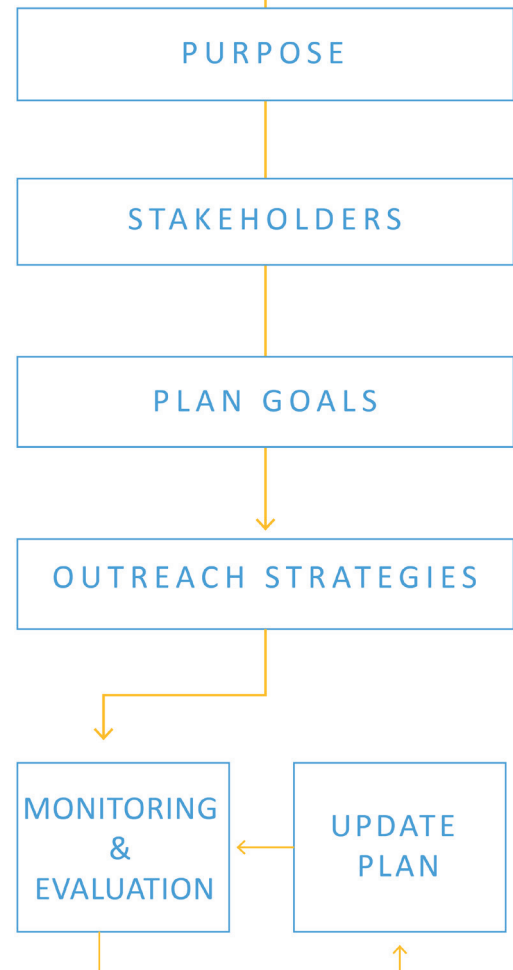


The Public Participation Plan provides a proactive public involvement process that:

- Increases awareness and understanding in the transportation planning process;
- Offers complete information and timely public notice;
- Supports early and continued involvement of all stakeholders; and
- Provides opportunities for meaningful involvement and citizen feedback.

The OCTC believes that effective public involvement and participation is a dynamic and ongoing process. The MPO has created a strategy to inform and involve interested parties and stakeholders in Orange County that can be adapted to shifting community need. The following Public Participation Process section provides comprehensive methods for public involvement on all MPO activities as described in **Part 1** of this Plan. This includes a public participation purpose statement and goals, stakeholders, and strategies that address the public outreach component of various MPO projects, programs, activities, and methods for monitoring and evaluating success.

PUBLIC PARTICIPATION PLAN PROCESS



Purpose Statement

The OCTC is committed to encouraging meaningful and informed public participation that promotes opportunities and resources for all community members and interested stakeholders to confidently participate in the transportation planning process. All goals, objectives, and strategies evaluate equity impacts, and the design and development of OCTC programs and projects are inclusive of all and effectively engage underrepresented populations.

Goals

The MPO strives to provide the public and interested parties with the opportunity for meaningful involvement in the development of its plans and programs.

The OCTC developed six goals to guide and define the public involvement process:

Provide accessible and continuing opportunity for involvement and participation in the transportation planning process.

- Create a predictable and easy-to-understand process for public involvement that encourages open and meaningful participation.
- Ensure early public involvement in transportation planning activities and maintain engagement throughout the process.
- Provide timely notice for the public to review and comment on major plans, programs, and activities.
- Provide reasonable public access through multiple platforms to information in formats and languages that are clear, concise, and understandable.
- Consider accessibility, time and location when scheduling in-person public input opportunities.
- Provide information that enables participants to clearly understand the respective proposal, plan, or project.
- Ensure that all decisions made are documented clearly and shared publicly, if necessary.
- Routinely evaluate the process to monitor the effectiveness of the methods used to involve the public in the transportation planning process, and make changes as needed.

Incorporate equity into the public involvement process, particularly for populations that are considered underserved and underrepresented.

- Improve accessibility to the transportation planning process by holding in-person meetings at convenient dates, times, and locations.

- Use best practices to identify historically disenfranchised and transportation vulnerable people, including minority, low income, disabled, limited-English proficiency, elderly, and zero-car households.
- Explore creative techniques and technologies to engage hard-to-reach audiences or groups that may be adversely affected by proposed projects and encourage interaction throughout the planning process.
- Work to actively eliminate barriers to full participation for underserved and underrepresented populations and aim to celebrate and foster ethnic, cultural, economic, and biological diversity.

Coordinate public involvement & consultation processes with federal, state, & local agencies, as applicable, to reach a larger audience and minimize costs and redundancies.

- Engage government representatives and partner agencies to create a culture of collaboration that encourages innovation, sharing of resources, and jointly shared accountability for results.
- Coordinate with other local, federal and statewide public involvement processes in order to enhance public consideration of issues, plans and programs.
- Work collaboratively with agency partners to coordinate project-specific information to stakeholders.
- Include opportunity for consultation as needed.

Encourage public involvement through effective outreach strategies.

- Provide a variety of ways to become involved.
- Make use of graphics and visualization techniques to enhance understanding.
- Allow flexibility and resilience of the process to adapt to social, economic, and environmental changes.
- Remain open to using new strategies and technologies for meaningful interaction and communication.

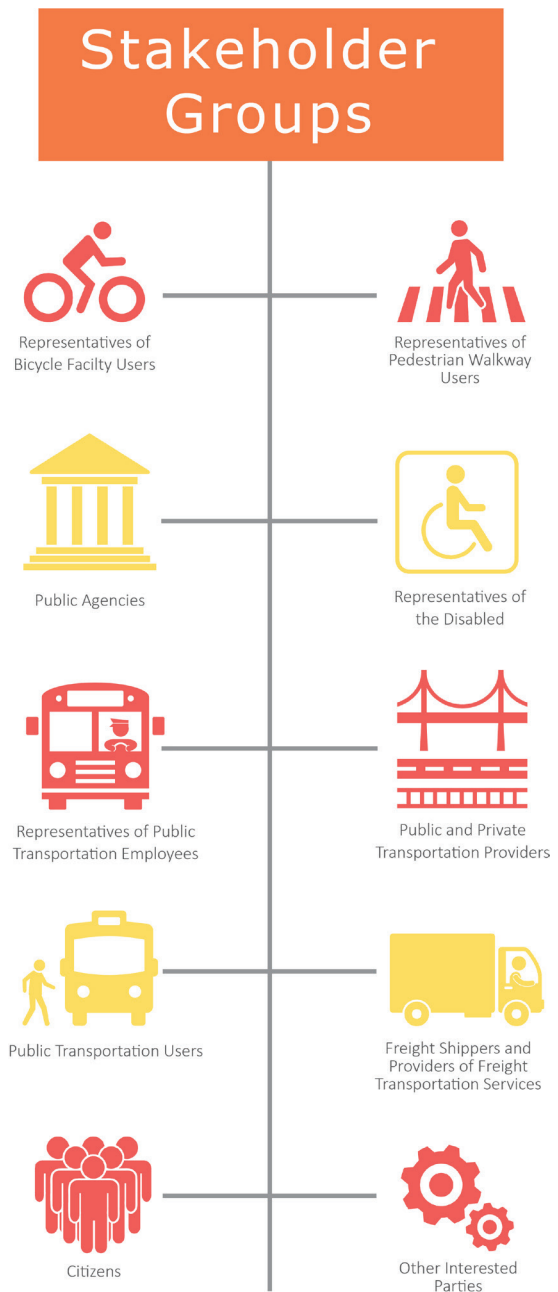
Educate and inform the public about transportation planning issues and processes to create a forum that allows for meaningful participation and involvement by citizens and stakeholders.

- Encourage all citizens, stakeholders, and transportation users to provide input and participate in the planning process.
- Ensure a proactive planning process by providing full and open access to the OCTC through utilization of multiple information sharing resources and platforms.
- Ensure stakeholders and other interested parties are provided the opportunity to review and comment on all significant MPO plans, programs, projects and activities. This includes ensuring availability of an opportunity to comment on the OCTC Public Participation Plan prior to its approval.

Incorporate feedback received from the public for consideration and incorporation, as appropriate, into transportation plans, programs, or projects.

- Respect the information, opinions and comments received during the public engagement process, and incorporate input in the process when reasonable.
- Document comments received in the public participation process for project, plans, and programs. Share comments with implementing agencies for their consideration to help build public support for a project, as needed, and make available online.
- Continue to evolve and include new avenues of communication to inform the MPO’s public outreach initiatives.

transportation planning process, as mandated in [23 CFR 450.210\(a\)](#) and [450.316\(a\)](#). The regulation states that interested parties include citizens, affected public agencies, representatives of public transportation employees, freight shippers, providers of freight transportation services, private providers of transportation, representatives of users of public transportation, representatives of users of pedestrian walkways and bicycle transportation facilities, representatives of the disabled, and other interested parties.



The OCTC maintains a dynamic list of stakeholders and relies on these stakeholders to not only actively participate in the process, but also values its meaningful partnerships with stakeholders to help facilitate and expand the reach of public participation.

Stakeholders

As part of the Public Involvement Process, it is the MPO’s responsibility to provide interested parties (referred to by the OCTC as stakeholders) with reasonable opportunities to be involved in the

Diversity & Inclusiveness

OCTC is committed to equity in the transportation planning process and believes all should have input and benefit from transportation investments. Equity goes beyond providing everyone with the same opportunity for public involvement and recognizes that some people have different needs in order to have the same opportunity for engagement as others. The OCTC incorporates equity into the public participation process by (1) making sure diverse and protected classes are not discriminated against, and (2) by creating an environment of inclusivity, especially for traditionally underserved and transportation vulnerable populations to participate in the transportation planning process. The OCTC will make special outreach efforts to ensure inclusion of historically disenfranchised communities.

The OCTC recognizes that in order to have an equitable outreach process, an environment of inclusivity must be created. Part of implementing that process means recognizing the barriers to public involvement. Based on previous outreach experience, the OCTC recognizes the need to seek diverse and fair representation, increase public understanding of the OCTC and its role in the present and future transportation network, and continue to foster public trust in the transportation planning process. The OCTC will work with stakeholders to develop relationships in communities where barriers are identified and will seek to build meaningful community partnerships that will help build trust in the MPO and the transportation planning process.

As part of the Public Participation Plan, “Hard-to-Reach” populations have been identified and Strategies for Involving Hard-to-Reach Communities were created in collaboration with representatives of different hard-to-reach communities to target outreach and encourage participation. These Hard-to-Reach populations are identified in two groups: (1) Traditionally Underserved, or groups that are defined by federal legislation as protected classes, and (2) Transportation Vulnerable, or populations who can be adversely affected by transportation decisions.

The MPO uses census data and mapping tools and techniques to locate specific (census tract level) areas within Orange County that have populations of the Hard-to-Reach population indicators above the County average.

These maps are found in **Appendix B: Maps of Community Demographics** and can be referenced when considering outreach strategies across different communities in Orange County. The OCTC will update the Maps of Community Demographics as data becomes available.

Graphic 2: Visualizing Equity- One Size Does Not Fit All



Created by the Robert Wood Johnson Foundation

Table 3: Strategies for Involving Hard-to-Reach Communities

Indicator	Barriers	Strategies
Traditionally Underserved		
<p>Minority Individuals that identify racially as Black or African American, Asian, Native Hawaiian or Pacific Islander, Native American, Other, or Two of More Races. Hispanic or Latino is not considered a race in the American Community Survey (ACS).</p>	<ul style="list-style-type: none"> Historically disenfranchised Limited trust in transportation process and government agencies 	<ul style="list-style-type: none"> Peer-to-Peer Workshops: engage community leaders, groups and businesses that have established trust with community Hold public involvement activities at non-governmental institutions (library, local business, community center, public school, educational and religious facilities, etc.) Embed education into the process through surveys and utilize visualization techniques.
<p>Low-Income Households with Income less than 50% of the Median Household Income (MHHI) for the County. The MHHI is approximately \$80,000 in 2019, making the threshold <\$40,000. This definition, versus using poverty level, is a better local determinant of low-income households for the area.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Limited time or resources to access and/or participate in meetings or activities Unpredictable work hours Limited access to broadband / computers 	<ul style="list-style-type: none"> Increase access and availability of information through local businesses and community centers Hold public meetings outside of regular work hours or provide basic necessities such as food, water, and childcare assistance at in-person meetings to help remove barriers for attendance Use VPI strategies to extend opportunities online, including mobile content for individuals without home broadband access
Transportation Vulnerable		
<p>Limited-English Proficiency Individuals that speak English “less than very well”.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Limited understanding of English language Limited understanding of transportation process 	<ul style="list-style-type: none"> Peer-to-Peer Workshops: engage community leaders, groups and businesses that have established trust with community Offer translation services at in-person and online public involvement activities Share project information for dissemination with multi-lingual media outlets such as newspapers or radio stations Use infographics and other visualization techniques to limit required reading during presentations
<p>Age 65+ Individuals aged 65 years or older</p>	<ul style="list-style-type: none"> Limited mobility Limited understanding or use of technology 	<ul style="list-style-type: none"> Provide supplemental strategies when using technology Work with local Senior Centers or hold events during senior hours to target 65+ population Use infographics and other visualization techniques to limit required reading during presentations

Table 3: Strategies for Involving Hard-to-Reach Communities (continued)

Indicator	Barriers	Strategies
<p>Individuals with Disabilities Individuals living with mobility and sensory disabilities including low vision/blind, hard of hearing/deaf, cognitive, self-care and independent living challenges.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Limited mobility Limited sensory perception which impedes ability to access meetings or materials Limited participation without assistance or reasonable accommodation 	<ul style="list-style-type: none"> Ensure that all staff are trained in inclusive participation and able to implement corresponding practices Increase physical accessibility by ensuring meeting venues comply with the Americans with Disabilities Act (ADA) Accessibility Standards as issued by the Department of Justice (DOJ) and the Department of Transportation (DOT) for places of public accommodation. Utilize Virtual Public Involvement (VPI) strategies to extend opportunities online and provided closed captioning and/or sign language services and other user-friendly formats for people with disabilities. Utilize a website design, registration processes, and pre-event communications which are accessible and user friendly for people with disabilities. Ensure that an accessibility statement is included on all publicity materials (poster, flyers, emails, and web postings).
<p>Zero Car Households Households that report access to Zero cars. Often used as a metric for transit-reliant households.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Limited accessibility Reliant on Multi-modal transportation 	<ul style="list-style-type: none"> Increase accessibility to meetings and materials by holding meetings near transit services Use VPI strategies to extend opportunities online, including mobile content Offer alternative access to in-person meetings including call-in options
<p>Educational Attainment Less than High School Individuals with an Educational Attainment of Less than High School. This does not include individuals with greater than or equal to a High School diploma or the equivalent (GED).</p>	<ul style="list-style-type: none"> Limited understanding of the transportation planning process Literacy may be lower than 8th grade level 	<ul style="list-style-type: none"> Use plain language and visualization techniques to help individuals understand transportation issues or upcoming projects and programs. Use infographics and other visualization techniques to limit required reading during presentations Utilize easy to understand language and limit length and complexity of public meetings

Strategies for Outreach

Public Participation is not a one-size-fits-all model. A key part of developing an effective public involvement process is assembling a variety of techniques to meet the needs of a given transportation plan, program, or project. Current Federal statutes and regulations provide general guidelines for locally developed public involvement processes and procedures. There is also a significant flexibility awarded to transportation agencies in developing specific public involvement programs. As a result, the OCTC has developed the Outreach Toolbox to encourage right-sizing public outreach strategies to best fit the goals of public participation.

Outreach Toolbox

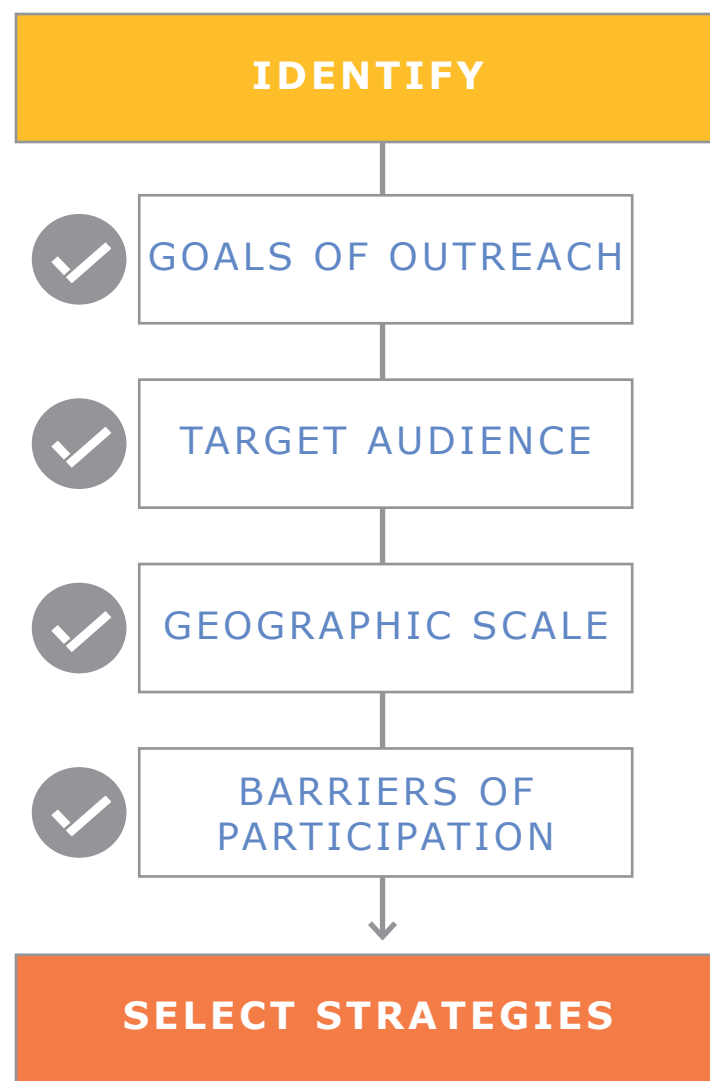
The OCTC Outreach Toolbox is a mix of strategies that help address the public outreach component of various MPO projects, programs, and activities. The toolbox incorporates a process for finding suitable strategies based on the goals of outreach, the target audience, the geographic scale, and identifying any anticipated barriers to participation. Once these different elements are considered, strategies can be selected by either the intended level of the public's impact or by the technique used to meet the needs of the project or effort.

← *Increasing Level of Public Impact* →

	Inform	Consult	Involve	Collaborate	Empower
Goal	Provide balanced and objective information in a timely manner.	Obtain feedback on analysis, issues, alternatives and decisions.	Work with the public to make sure that concerns and aspirations are considered and understood.	Partner with the public in each aspect of the decision-making.	Place final decision-making in the hands of the public.
Promise	We will keep you informed.	We will listen to and acknowledge your concerns.	We will work with you to ensure your concerns and aspirations are considered and understood.	We will look to you for advice and innovation and incorporate this in decisions as much as possible.	We will implement what you decide.

Table 4: IAP2's Spectrum for Public Participation

Figure 3: Strategies Selection Process



Identifying Goals for Outreach

The International Association for Public Participation’s (IAP2) Spectrum of Public Participation is an internationally recognized approach to public engagement and is used widely to guide the public participation process. It is designed to assist with the selection of the level of participation that defines the public’s role in any public participation process. The public’s impact on decision making increases from left to right. The Spectrum of Public Participation is a comprehensive approach to understanding specific goals and objectives for public participation; it has been integrated with the Outreach Strategies in Table 5: Strategies for Public Participation as a guide to help identify the best fit strategy for public engagement based on the outreach goal and promise to the public.

Geographic Scale

The community demographics and scale of the project will also affect the overall success of a strategy and should be considered when identifying the best-fit-tool for engagement. Both projects that have an extensive geographic boundary and projects that are smaller and more localized benefit from strategies that use Virtual Public Involvement (VPI) tools. VPI expands outreach and engagement from traditional in-person only events and allows those who might otherwise have an issue, conflict, or unease about attending to participate. While VPI is a great tool, in-person strategies that bring participation opportunities to people are invaluable to the outreach process. Tools like pop-up events allow individuals to have meaningful conversations about issues or impacts face-to-face with the project team and are beneficial for more localized projects.

Target Audience

When selecting strategies, it is important to identify the intended audience. Are partner agencies or municipal leaders the target? Local businesses in a community? Transit riders? Users of a certain facility? Not all individuals use the same platforms for communication or have the same level of comfort with formal meetings or activities. Forming a strategy around who the target audience is can help limit unintended barriers and increase public participation.

Barriers to Public Participation

Barriers to public participation are not limited to traditionally disenfranchised or transportation vulnerable populations, however, the OCTC recognizes there are systemic barriers for hard-to-reach populations and identifies strategies to assist in overcoming them in in Maps of Community Demographics and Strategies for Involving Hard-to-Reach Communities. Barriers to attending a public meeting could range from scheduling conflicts, transportation limitations, lack of childcare, unease with the meeting space itself, or discomfort in sharing their comments in a formal meeting setting. Barriers may not become apparent until after the public outreach process begins, which is why it is important to monitor and evaluate strategies.

Table 5: Strategies by Public Participation Goal

	Inform	Consult	Involve	Collaborate	Empower
STRATEGIES	<ul style="list-style-type: none"> • Contact List • MPO Website • Notices • Project-Specific Websites • Public Hearings • Public Meetings • Pop-up Events • Social Media • Newsletter • Interactive Mapping • Visualizations • Transit Advertisements • Videos & PSAs 	<ul style="list-style-type: none"> • Project-specific websites • Public Workshop or Open House • Public Hearings • Partner Agency Coordination • Stakeholder/ Focus Group • Public Meetings • Surveys & Live Polling • Meeting-in-a-box • Pop-up Events • Charrettes 	<ul style="list-style-type: none"> • Project-specific websites • Stakeholder/ Focus Group • Steering/ Technical Committees • Public Workshop or Open House • Public Meetings • Crowdsourcing 	<ul style="list-style-type: none"> • Partner Agency Coordination • Steering/ Technical Committees 	<ul style="list-style-type: none"> • Charrettes

List of Strategies

The following section is a comprehensive list of strategies for the public involvement process. The strategies are broken into four techniques: Core Techniques to Inform, In-Person Techniques for Involvement and Feedback, In-Person Community Outreach Techniques to Enhance Participation, and Special Techniques to Enhance Participation, as well as listed by Public Participation Goal (Table 5).

Strategies can be used alone, or multiple strategies can be applied to an outreach effort. Some strategies may encourage different types of engagement based on how they are applied.

Core Techniques to Inform

The OCTC uses four main outreach strategies to share MPO activities. The contact list is an ongoing list of media, OCTC members, partner agencies, interested parties, and individuals that request to be added to the list. All opportunities for public comment are sent via email to the contact list, posted as an OCTC Notice, and updated on the MPO website or project-specific website, as needed.

Contact List

The contact list will be utilized to share important information including meeting information, opportunities for public comment, TIP and LRTP information, and projects and studies. Any individual or agency wishing to be added to the contact list may be asked to provide their address, email, phone number, and/or agency information. The contact list is maintained by staff, in consultation with partner agencies, and updated as needed.

MPO Website

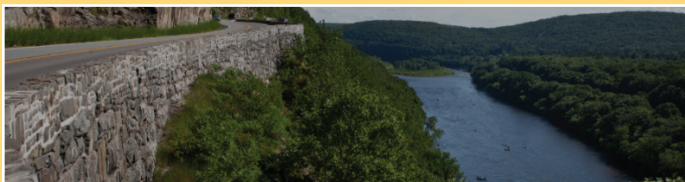
All relevant information regarding the metropolitan transportation planning process and program is provided on the MPO’s website. The website includes a translation service and accessibility services and is updated regularly to ensure the latest information is available to local, state, and federal partners, stakeholders, and the public. The website also includes a function where individuals can subscribe to receive OCTC Notices.

Notices

Notices are distributed to the Contact List via email, posted on the website, and sent out to website subscribers. Anyone interested in receiving notices via email or SMS can subscribe by signing up on the website.

Project-Specific Websites

For individual projects, project-specific websites may be used. These sites are used when project information is too extensive to be included on the MPO site. Project websites can contain study area maps, meeting announcements, descriptions of alternatives, comment forms, user surveys and project team contact information. Links to project sites are provided via the MPO website.



OUR VIRTUAL PUBLIC PRESENTATIONS ARE NOW LIVE! [CLICK HERE TO VIEW OUR PUBLIC PRESENTATIONS AND SHARE YOUR INPUT](#)

West Central Transportation and Land Use Connection Study

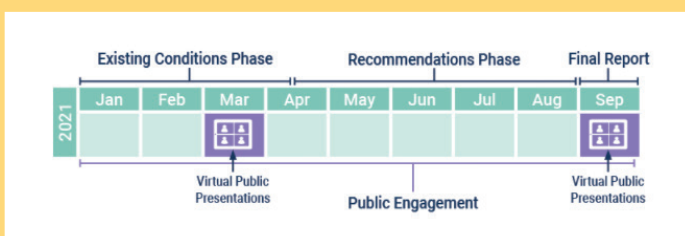
Welcome to the West Central Transportation and Land Use Connection Study, or West Central TLC!

West Central TLC will be studying transportation and land use in the mid and western parts of Orange County. We will be looking at the existing conditions, gaining local perspectives, and making data-driven recommendations to improve transportation connections. The Orange County Transportation Council is initiating West Central TLC to find out how you move around Orange County. Being able to get around quickly and easily by car, bus, train, bike, or foot builds communities and strengthens economies.

Get involved. Share your ideas.

As we all keep an eye on COVID-19 and the response at various levels of government, the West Central TLC project team continues to progress on technical tasks. We are also exploring options to expand our virtual public outreach, which will support in-person community engagement efforts later in the project. We will be updating the project schedule as we find ways to address the current challenges to data collection and in-person engagement.

The West Central Transportation and Land Use Study (West Central TLC) Project-Specific Website was used to connect with the public, share information about the project, and inform interested citizens and stakeholders on ways to get involved with the study.



In-person Techniques for Involvement and Feedback

The OCTC recognizes the importance of in-person strategies to create predictable forums to share timely information, inform the public of ongoing activities, and provide an opportunity for attendees to share feedback. In-person strategies vary based on the type of information being shared, the target audience, the formality of the meeting, and the level of feedback needed. In-person techniques are most often used by the OCTC Planning and Policy Committees to share core work products and to elicit feedback from stakeholders on projects and studies.

Steering/Technical Committees

Steering or technical committees may be formed to provide insight on a specific study or plan. These committees are comprised of stakeholders, individuals, or experts and are tasked with providing insight into the plan or study.

Public Workshop or Open House

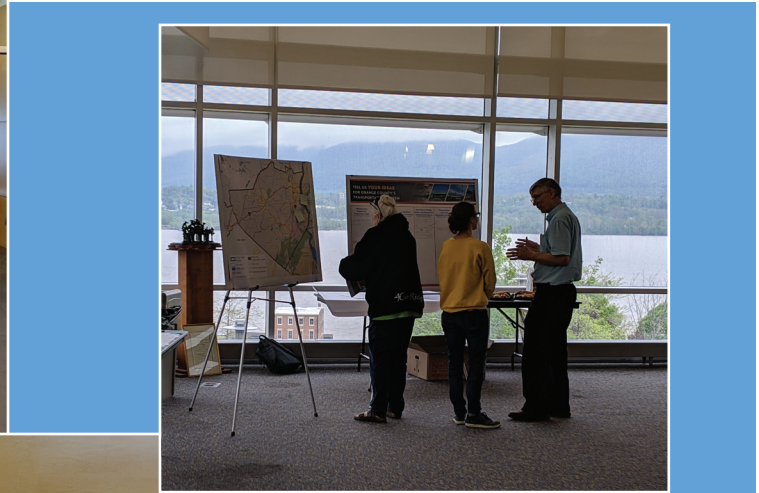
Public workshops and open houses provide an opportunity for the public and staff to interact one-on-one. This could include a presentation, interactive stations, presentation boards, handouts, or other informal interactions methods.

Public Hearings

Formal meetings held by OCTC or partner agencies, often for specific projects or special issues. Typically, members of the public are given 2-5 minutes, depending on rules established prior to the comment opportunity, to individually state opinions/positions that are recorded without an immediate response. Comments received as part of a Public Hearing are considered in the overall involvement process and summarized in the final documentation for a project or plan.

Partner Agency Coordination

MPO staff attends and participates in transportation public participation activities, and partner agencies are invited to coordinate on OCTC activities. The goal of inter-agency coordination is to enhance public consideration of transportation issues, plans, and programs, no matter the jurisdiction, and to reduce redundancies and costs.



In 2019 the OCTC used Public Workshops to involve the public in forming the goals and policies adopted in the Long Range Transportation Plan (LRTP) 2045 update.

Attendees were encouraged to walk around at their own pace, interact with the project team at different stations, and learn more information about the project through presentation boards.



Stakeholder/Focus Group

During specific projects, the MPO may convene a group of experts, individuals, or stakeholders that are representative of interested parties to provide greater insight on a specific plan or study, or to identify user specific priorities and concerns. These individuals are often not part of a steering or technical committee, but offer valuable insight in project development, and are generally sought out outside of general public engagement activities.

Public Meetings

Public meetings give the public and other interested stakeholders the opportunity to be informed, review, and make comments on the transportation planning process, policies, plans, and other relevant MPO work efforts. Public Meetings include regular OCTC meetings and project-specific meetings. Public meeting announcements and any applicable meeting materials are shared seven days ahead of time with the contact list and on the website.

In-person Community Outreach Techniques to Enhance Participation

In-person community outreach techniques can be used as an activity to compliment in-person meetings or as a standalone strategy to increase involvement in a specific project, program or activity. The following outreach techniques may include the use of new and innovative technologies to enhance participation at in-person meetings.

Pop-up Events

MPO staff may participate in pop-up outreach at heavily trafficked locations and events, including festivals and community events, to reach community members. Pop-up events may be used to share information, education, or as an opportunity to gather public input on an issue or project.

Surveys

During specific plans and projects, the MPO may conduct a survey to gather local priorities or gauge public opinion. Surveys can be conducted online, in-person, or through hard-copies. Accessible formats, platforms, and translation options will be identified, as needed.

Interactive Mapping & Crowdsourcing

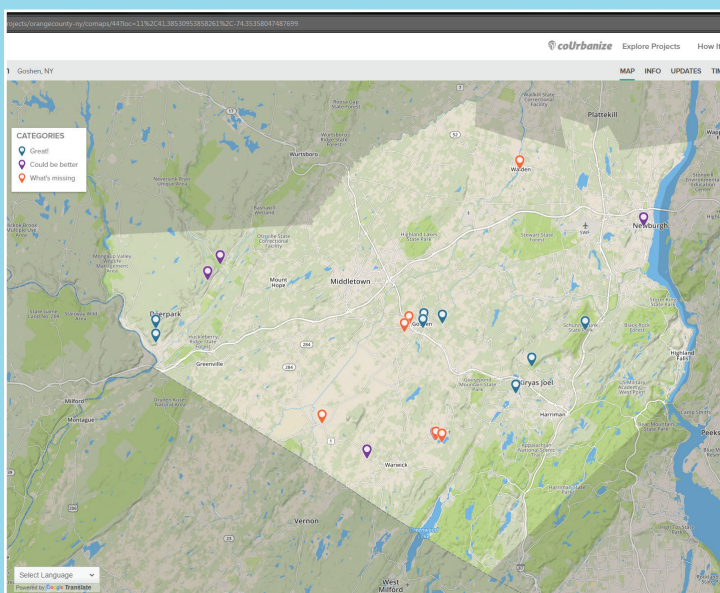
Maps may be used for specific projects to gather feedback from the public on local priorities and needs, or to present current and future projects in the region. Maps may be available through the OC GIS Portal, Arc Online, OCTC and/or project website, or printed. Interactive mapping can also be used as a tool to solicit crowdsourcing for input, ideas, and suggestions from the public.

Presentations and Graphics (Visualization Techniques)

Visualization techniques to enhance understanding of transportation issues and decisions include but are not limited to the use of PowerPoint presentations, static maps, charts, graphs, renderings, photos, and brochures. Visuals help breakdown complex concepts and materials into easy-to-understand information.

Charrettes

Charrettes can be used to bring together the public, community leaders, and professionals around a complex design issue and workshop solutions in real time.



Special Techniques to Enhance Participation

Special techniques include efforts to inform, involve, and engage stakeholders beyond in-person outreach strategies. These techniques may include exploring new and innovative platforms to share information and interact with the public. One emerging trend is VPI or all-in-one tools. VPI can help increase convenience, participation, access, and transparency, while also reducing overall cost and staff time. VPI is not only being integrated into the outreach strategies to compliment in-person efforts, but also being considered to enhance accessibility and engagement for OCTC Planning and Policy Committee meetings.

Social Media

Social Media Accounts (Including but not limited to Instagram, Facebook, and Twitter) are updated regularly as appropriate with relevant MPO projects/plans and transportation related news to keep an active presence online. OCTC currently uses the Orange County Government Facebook page and Instagram as their social media platforms.

Videos

Videos may be created to promote ongoing plans or studies, to inform and/ or educate the public and stakeholders about planning activities or encourage involvement in MPO plans/projects.



CoUrbanize was used as an interactive mapping and crowdsourcing tool for the Orange County Comprehensive Plan Update (2018). Users were able to drop a pin at a location and leave a comment, or text in comments on different aspects of the Comprehensive Plan elements, including transportation. These comments helped the project team understand localized concerns and aspirations for the future of Orange County.

Meeting-in-a-Box

MPO provides necessary materials to allow organizations, businesses, or groups the ability to host their own meetings and collect public comment at their own convenience without MPO Staff present.

Newsletter

MPO staff will create and share informative and accessible writings to help engage community members to understand transportation issues and projects being undertaken by the MPO. These articles will be posted in The Resource, the OC Planning Department Newsletter, an online newsletter posted on the Orange County website, shared via email, and printed upon request. The writings can also be shared to reach targeted groups via email or shareable URLs.

Live Polling

During specific plans and projects, the MPO may conduct real-time polling using online platforms to gather local priorities or gauge public opinion during meetings and webinars.

Flyers, Handouts, & Fact Sheets

Flyers and other handouts may be used to announce upcoming meetings or promote involvement on a current project. Fact sheets are 1-2 pages of consolidated information in plain language to inform the public on projects. All three strategies can be printed or shared online and can be displayed/distributed to public places to reach a larger audience. Information will be provided in both English and Spanish. Other translation services provided as appropriate.

Press Releases & Media Packets

The MPO creates shareable information to support MPO meetings, programs, and initiatives. The type of content can vary from press releases to shareable graphics sized for different social media platforms, infographics, videos, and sample posts. This content is shared to a media list, via email and social media, as part of media kits, and with local municipalities, partner agencies, and interested organizations to announce upcoming meetings and activities and to provide information on specific MPO issues. The Chairman is the spokesperson of the MPO and will maintain a good relationship with the media.

Video & Audio Public Service Announcements (PSAs)

Video/audio public service announcements and campaigns can be used to present information on selected topics or events and distribute them on the OCTC website and to the appropriate area tv, radio, and cable stations.

Transit Advertisements

Advertising space on any form of public transit and shelters, including but not limited to commuter buses, Transit Orange buses, rail service, and the Beacon-Newburgh Ferry will be used when appropriate to advertise for MPO events or activities, especially ones that impact public transit services.

THE RESOURCE
Edition VII 2020
Alan J. Sorensen, AICP, Commissioner of Planning
Orange County Planning Department Newsletter

Orange County Electric Vehicle Initiative

By Zachary Coleman, Planner

In July 2020, Governor Cuomo announced a package of major transportation initiatives to help advance and accelerate New York State's (NYS) transition to cleaner mobility and achieve the goal of an 85% reduction in statewide carbon emissions by 2050. The 'EV Make Ready Initiative,' recently approved by the Public Service Commission (PSC), will be funded by investor-owned utilities across NYS and incentivizes the development and expansion of charging infrastructure to the maximal benefit of consumers. Electric vehicles (EVs) produce fewer emissions than conventional gasoline vehicles that contribute to harmful air pollution. Direct emissions from gasoline-powered vehicles include pollutants harmful to human health, such as ground level Ozone and Green House Gases (GHGs), primarily carbon dioxide. Alternatively, EVs produce zero direct emissions, which helps improve air quality, specifically in urban areas.

Orange County is striving to be at the forefront of integrating cleaner transportation alternatives such as EVs into our existing transportation infrastructure while advancing the goals of the State. The Planning Department has been working to identify trends in EV usage and opportunities to expand the infrastructure

to support a growing demand for EVs. The goal is to leverage available funding opportunities and expanding technologies to create a safe, equitable and efficient network, while encouraging and enhancing the experience of owning EVs in Orange County.

Electric Vehicles in Orange County

There are two main technologies employed in the EV market: Plug-in Hybrid Electric Vehicles (PHEVs) and Battery Electric Vehicles (BEVs). PHEVs, which are currently more common across the County, have a smaller, supplementary plug-in battery-powered electric motor (capable of an avg. of 15-80 electric miles) and an internal combustion engine powered by another fuel (e.g., gas, diesel). Popular PHEVs include the Chevrolet Volt and Toyota Prius Prime. BEVs, increasing in popularity in recent years, are powered solely by a battery-powered electric motor "refueled" by plugging into a charger. Tesla is one of the most popular and recognizable BEV manufacturers on the road. The larger batteries in BEVs are capable of 80-300 electric miles on average, with new technologies expanding the ranges considerably. As of November 2020, Orange County has 961 registered electric vehicles (EVs) currently on the road with 1,393 original

OC Electric Vehicle Registrations 2011 - 2020

Year	BEVs	PHEVs	Total
2011	0	0	0
2012	0	0	0
2013	0	0	0
2014	0	0	0
2015	0	0	0
2016	0	0	0
2017	0	0	0
2018	0	0	0
2019	0	0	0
2020	0	0	0

(source: EVValueNY <https://www.atlasevhub.com/materials/evaluate/>)

Designed by Lauren Burns, Planner
planning@orangecounty.gov.com | 124 Main Street, Goshen, NY 10924 | Steven M. Neuhaus, County Executive

The Orange County Department of Planning maintains an online newsletter that is currently distributed to over 500 subscribers. Interested parties can subscribe online through the website or by contacting OCTC Staff for assistance.

MPO Staff use this online platform to share informative articles that keep readers up-to-date on ongoing MPO projects, transportation trends, and issues in Orange County.

Monitoring & Evaluation

The Public Participation Plan is an evolving document. The MPO strives to create an open and easy-to-understand process for public involvement. Regular monitoring and evaluation helps to improve the MPO's ability to identify and prioritize effective and successful outreach strategies, identify opportunities to expand or improve, recognize barriers to public involvement, and revise ineffective strategies. The MPO will solicit feedback on the effectiveness of the public involvement process from participants, collaborators, and other stakeholders as part of the process for evaluation and will consider findings when updating the Plan.

The effectiveness of this public participation plan will be reviewed based on the following criteria:

- The OCTC process is generally perceived by participants to be fair.
- People were heard and respected, particularly during the development of the MPO products and major studies.
- Consensus was reached on major documents.
- Certification reviews reveal no deficiencies.

The OCTC may utilize multiple methods, including monitoring performance measures, analytics, events, and surveys to track the effectiveness of the outreach strategies it uses as part of its public involvement process. Based on the outcomes of the monitoring process, strategies will be updated as need. These performance measures will include, but are not limited to:

- Number of participants and comments received during review periods.
- Total interactions through informative strategies, including newsletter subscribers, social media interactions on posts, and subscribers to OCTC notices.
- Number of community events participated in, particularly in geographic areas identified to have high rates of hard-to-reach populations.

- Overall socio-economic and demographic data for participants reflects a similar representation of the target community, when available and feasible.

Metrics will be tracked internally by OCTC staff, and a summary of public participation activities will be reported to the public as part of the annual UPWP update under "Program Highlights".

Update Procedure

This Plan will be updated no less than every five (5) years as part of the continuing, cooperative, and comprehensive transportation planning process, as outlined in **Table 2: Work Products and Procedures**. The PPP shall be coordinated with ongoing statewide public involvement process, as appropriate. The PPP will be reviewed periodically and updated as needed to include intermediate revisions as regulations, expectations, and/or technology changes. Additionally, the conclusion of major projects, federal certification review, updates to federal transportation legislation, and the adoption of the LRTP, UPWP, and TIP provide natural opportunities to review and revise this Plan.

Minor modifications to the PPP include changes to the public involvement tools and strategies, revision of references to applicable regulations, misspellings, omissions or typographical errors. Staff performs these updates, with no notification required. Amendments to the PPP include any other changes that do not fit the minor modification definition and require a 45-day public comment period. For additional information about OCTC or the Public Participation Plan, please visit orangecountygov.com/octc or email OCTC@orangecountygov.com.

Last updated October 12, 2021.

APPENDIX A

Federal and State Regulations

Page Intentionally
Left Blank

Federal & State Legislation

New York State Open Meetings Law

Public Officers Law, Article 7 established the New York State (NYS) Open Meetings Law. The purpose of this law establishes public business be performed in an open and public manner and that the citizens of this state be fully aware of and able to observe the performance of public officials and attend and listen to the deliberations and decisions that go into the making of public policy.

Sunshine Act

The Sunshine Act is a federal statute that outlines requirements for public meetings. It states, "In the case of each meeting, the agency shall make public announcement, at least one week before the meeting, of the time, place, and subject matter of the meeting, whether it is to be open or closed to the public, and the name and phone number of the official designated by the agency to respond to requests for information about the meeting... The agency shall make promptly available to the public, in a place easily accessible to the public, the transcript, electronic recording, or minutes (as required by paragraph (1)) of the discussion of any item on the agenda, or of any item of the testimony of any witness received at the meeting, except for such item or items of such discussion or testimony as the agency determines to contain information which may be withheld under subsection (c).

Public Interest

Based on 23 USC 109 (h) MPOs and Sub-Recipients of federal funding must assure that possible adverse economic, social, and environmental effects relating to any proposed project on any Federal-aid system have been fully considered in developing such project, and that the final decision on the project are made in the best overall public interest, taking into consideration the need for fast, safe and efficient transportation, public services and the costs of

eliminating or minimizing such adverse effects and the following: (1) air, noise, and water pollution; (2) destruction or disruption of man-made and natural resources, aesthetic values, community cohesion and the availability of public facilities and services; (3) adverse employment effects, and tax and property values losses; (4) injurious displacement of people, businesses and farming; and (5) disruption of desirable community and regional growth.

Public Participation Regulations

The Federal requirements of an MPO for the Public Participation Plan are defined in 23 United States Code (USC) Section 134 and 23 Code of Federal Regulations (CFR) Part 450. FHWA guidelines say that Metropolitan Planning Organizations (MPOs) shall develop and use a documented participation plan. The plan defines a process for providing stakeholders and other interested parties with reasonable opportunities to be involved in the metropolitan transportation planning process.

The MPO's core functions and participation procedure, as well as the guiding state and federal regulations, lay the foundation for the necessary requirements to create a successful Public Participation Process.

Executive Order 13175 and Section 106 of the National Historic Preservation Act – Consultation and Coordination with Tribal Governments

Executive Order 13175 states that "in formulating or implementing policies that have tribal implications, agencies shall establish regular and meaningful consultation and collaboration with tribal officials to reduce the imposition of unfunded mandates upon Indian tribes."

In accordance with Section 106 of the National Historic Preservation Act and its revised regulations (36 CFR Part 800), Project Sponsors are required to consult with Indian Tribes regarding undertakings occurring on or affecting historic properties on tribal lands.

There are no tribal lands identified within the OCTC planning area, but some areas in Orange County may have religious or significance to historic properties located off tribal lands. The Stockbridge-Munsee

Community Band of Mohican Indians, Delaware Tribe and Delaware Nation have interest in projects that affect culturally significant areas. In the event that the OCTC's project or activity programming affects tribal land, the OCTC will seek to include tribal leaders as a stakeholder in the transportation planning process.

Nondiscrimination Legislation

Title VI

Title VI of the 1964 Civil Rights Act states that "no person in the United States shall, on the grounds of race, color, or national origin, be excluded from participation in, be denied the benefits of, or otherwise be subject to discrimination under any program or activity that is a recipient of federal financial assistance." Title VI regulations apply to all organizations (government or not-for-profit) that receive federal funds.

Consistent with Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and U.S. Department of Transportation (DOT) guidance, OCTC has developed a [Title VI/ Nondiscrimination Policy](#), which includes procedures for complaints of discrimination against the MPO. The OCTC receives and responds to Title VI complaints as they are filed.

Nondiscrimination Statutes

In addition to Title VI, there are other non-discrimination statutes that afford legal protection based on age, sex, and disability. These statutes include the following: Section 162 (a) of the Federal-Aid Highway Act of 1973 (23 USC 324) (gender), Age Discrimination Act of 1975 (age), and Section 504 of the Rehabilitation Act of 1973/Americans With Disabilities Act of 1990 (disability). Taken together, these requirements define an over-arching Title VI/ Nondiscrimination Program. It is important to also understand that Title VI and the additional non-discrimination requirements are applicable to Federal programs in addition to programs receiving federal financial assistance due to the Civil Rights Restoration Act of 1987.

Americans With Disabilities Act

The Americans with Disabilities Act, which became law in 1990, states, "... no qualified individual with

a disability shall, by reason of such disability, be excluded from participation in or be denied the benefits of services, programs, or activities of a public entity, or be subjected to discrimination by any such entity." It is the first comprehensive civil rights law passed by U.S. Congress prohibiting discrimination against people with disabilities in all areas of public life, including but not limited to, employment, government services, public accommodations, commercial facilities, and transportation.

The Orange County Government, host agency for the OCTC, adopted an ADA Transition Policy in 2017. The OCTC has also integrated non-discrimination policies into its Public Participation Plan. As part of the Public Participation Plan, people with disabilities are identified as a hard-to-reach community. The OCTC reached out to stakeholders to identify potential barriers to public participation and strategies to address the barriers, and integrated the feedback received into the public involvement process.

Executive Order 13166 (Limited-English-Proficiency)

On August 11, 2000, President William J. (Bill) Clinton signed Executive Order 13166, "Improving Access to Services for Persons with Limited English Proficiency." Its purpose is to improve access to federally conducted and federally assisted programs and activities for persons who, as a result of national origin, are limited in their English proficiency. Federal agencies were directed to provide guidance and technical assistance to recipients of federal funds as to how they can provide meaningful access to limited English proficient users of federal programs.

Recipients are required to take reasonable steps to ensure meaningful access to their programs and activities by LEP persons. While designed to be a flexible and fact-dependent standard, the starting point is an individualized assessment that balances the following four factors:

- The number or proportion of LEP persons eligible to be served or likely to be encountered by the program or grantee;
- the frequency with which LEP individuals come in contact with the program;
- the nature and importance of the program, activity, or service provided by the program to people's lives; and

- the resources available to the grantee/recipient or agency, and costs.

Consistent with Executive Order 13166 and U.S. Department of Transportation (DOT) guidance, the Orange County Department of Planning, on behalf of Transit Orange and OCTC, has a Limited English Proficiency Plan in order to ensure meaningful input opportunities for persons with limited English proficiency and to establish a process to evaluate OCTC’s practices to ensure meaningful access to programs and activities by LEP persons.

Executive Order 12898 (Environmental Justice)

Executive Order 12898 of 1994, Federal Actions to Address Environmental Justice in Minority Populations and Low-Income Populations, looks to identify and address “disproportionately high and adverse human health or environmental effects” on low-income and minority populations. Executive Order 12898 evokes similar principles of the Title VI of the Civil Rights Act of 1964. In support of Executive Order 12898, the United States Department of Transportation (USDOT) issued an Order on Environmental Justice (USDOT Order 5610.2) in 1997, followed by a Federal Highway Administration (FHWA) Order on Environmental Justice (FHWA Order 6640.23) in 1998.

The Federal Highway Administration order requires the incorporation of Environmental Justice principles in all FHWA programs, policies, and activities. As a federally funded agency, the OCTC is required to be in compliance with both of these federal regulations.

There are three core Environmental Justice principles:

- Avoid, minimize, or mitigate disproportionately high and adverse human health and environmental effects, including social and economic effects, on minority and low-income populations
- Ensure full and fair participation of all potentially affected communities in the transportation decision-making process
- Prevent the denial of, reduction in, or significant delay in the receipt of benefits by minority and low-income populations

Consistent with Executive Order 12898 and U.S. Department of Transportation (DOT) guidance, OCTC ensures minority and low-income communities are not adversely affected by the transportation planning and programming of projects as part of the Metropolitan Transportation Plan (MTP), Unified Planning Work Program (UPWP) and Transportation Improvement Program (TIP).

Page Intentionally
Left Blank

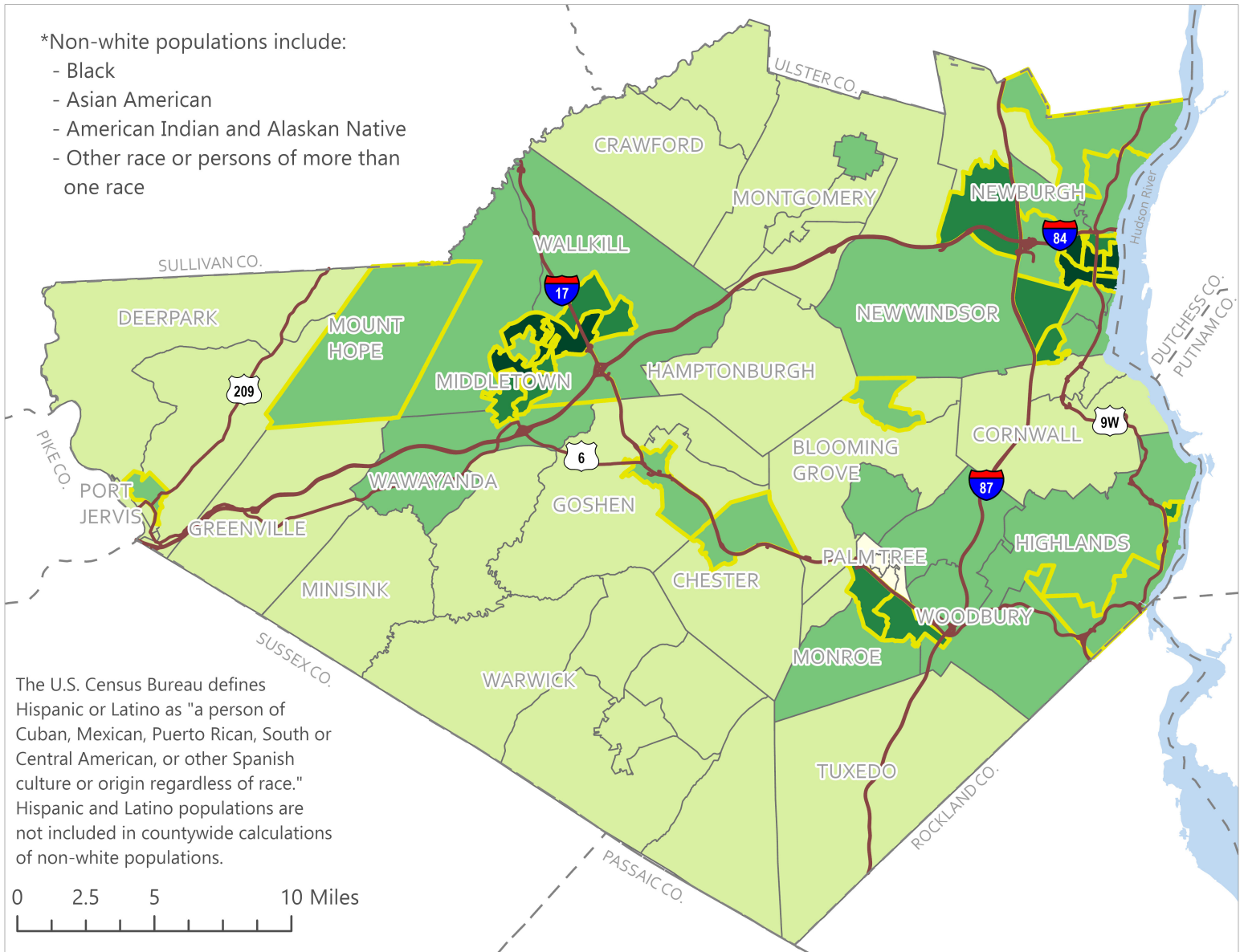
APPENDIX B

Maps of Community Demographics

Percent of Non-White* Population per Census Tract in Orange County, NY

*Non-white populations include:

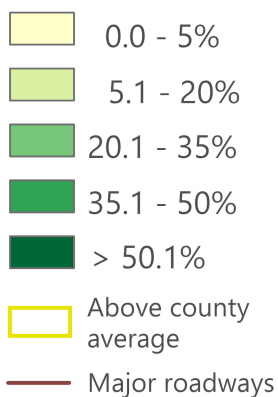
- Black
- Asian American
- American Indian and Alaskan Native
- Other race or persons of more than one race



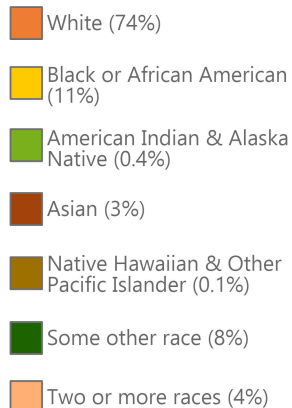
The U.S. Census Bureau defines Hispanic or Latino as "a person of Cuban, Mexican, Puerto Rican, South or Central American, or other Spanish culture or origin regardless of race." Hispanic and Latino populations are not included in countywide calculations of non-white populations.



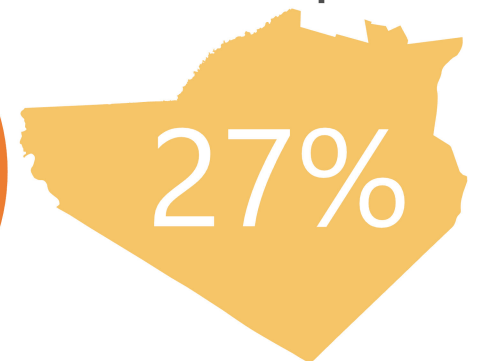
Non-white



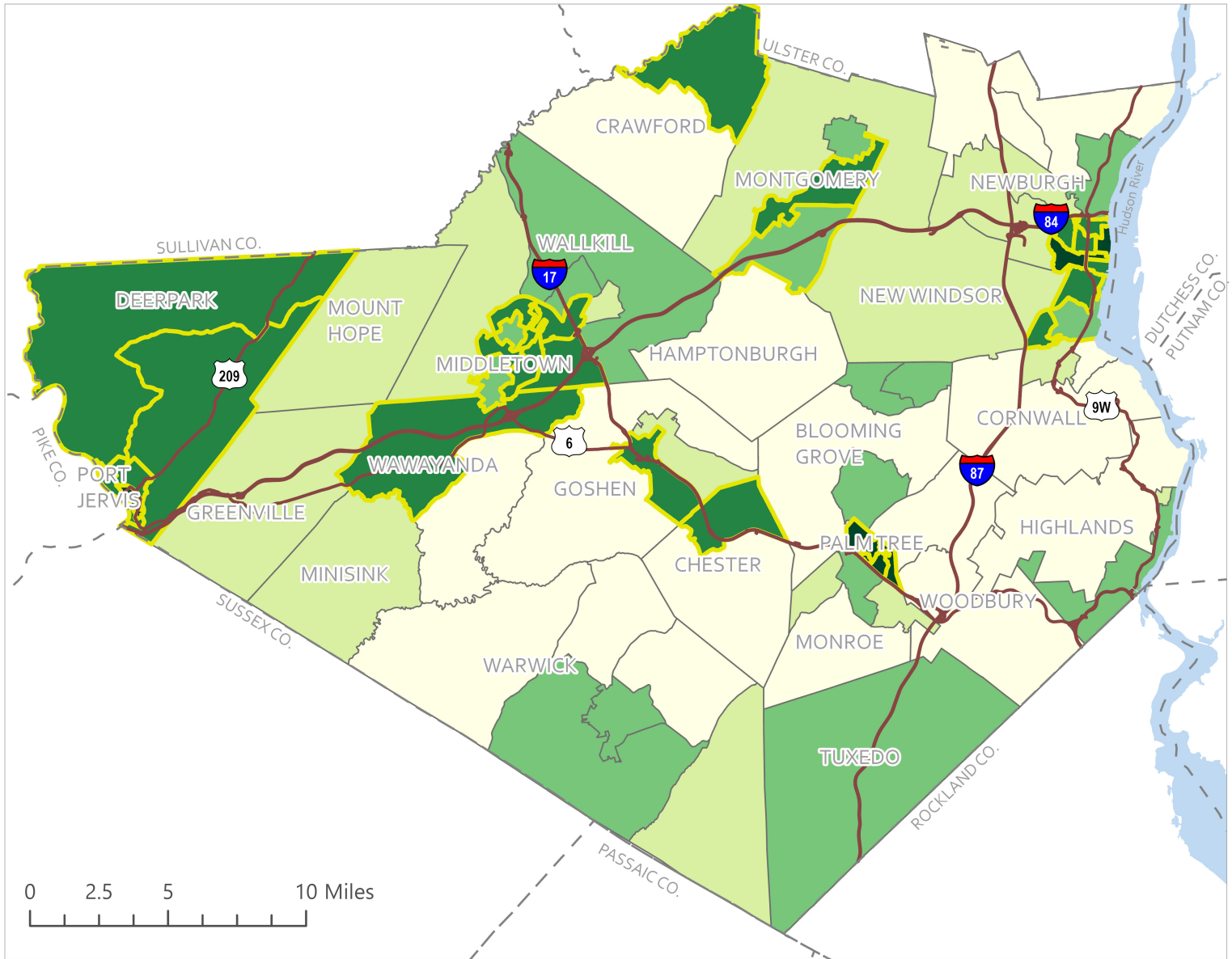
Racial Demographics of Orange County



County Average Non-White Population



Percent of Low Income Households per Census Tract in Orange County, NY



Low Income Households <\$40,000

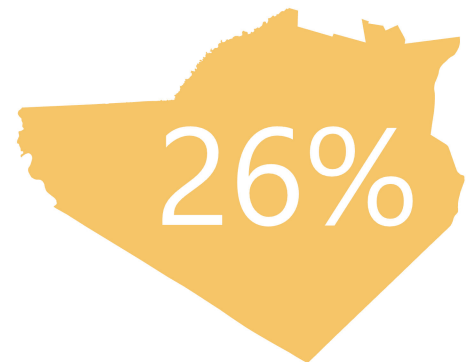
- 0.0 - 15%
- 15.1 - 20%
- 20.1 - 30%
- 30.1 - 50%
- > 50.1%

- Above county average
- Major roadways

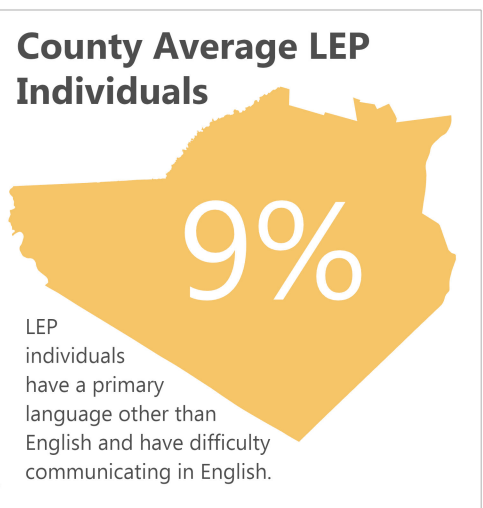
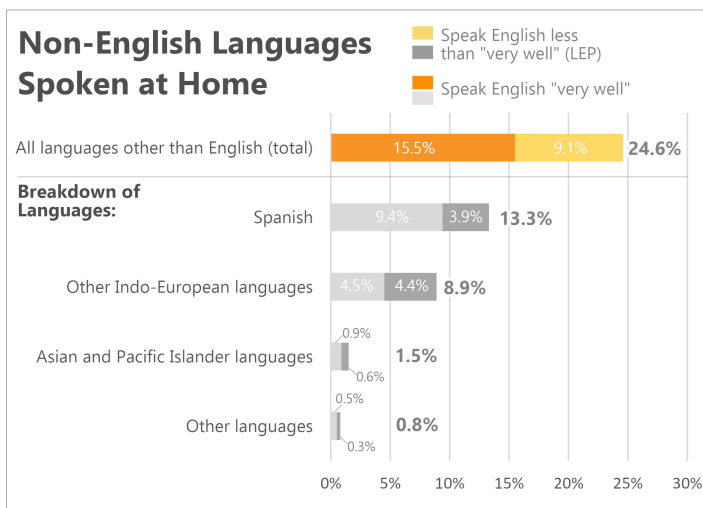
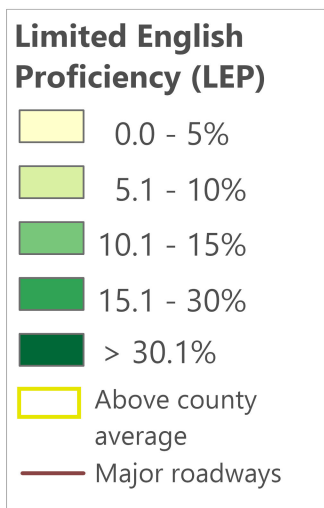
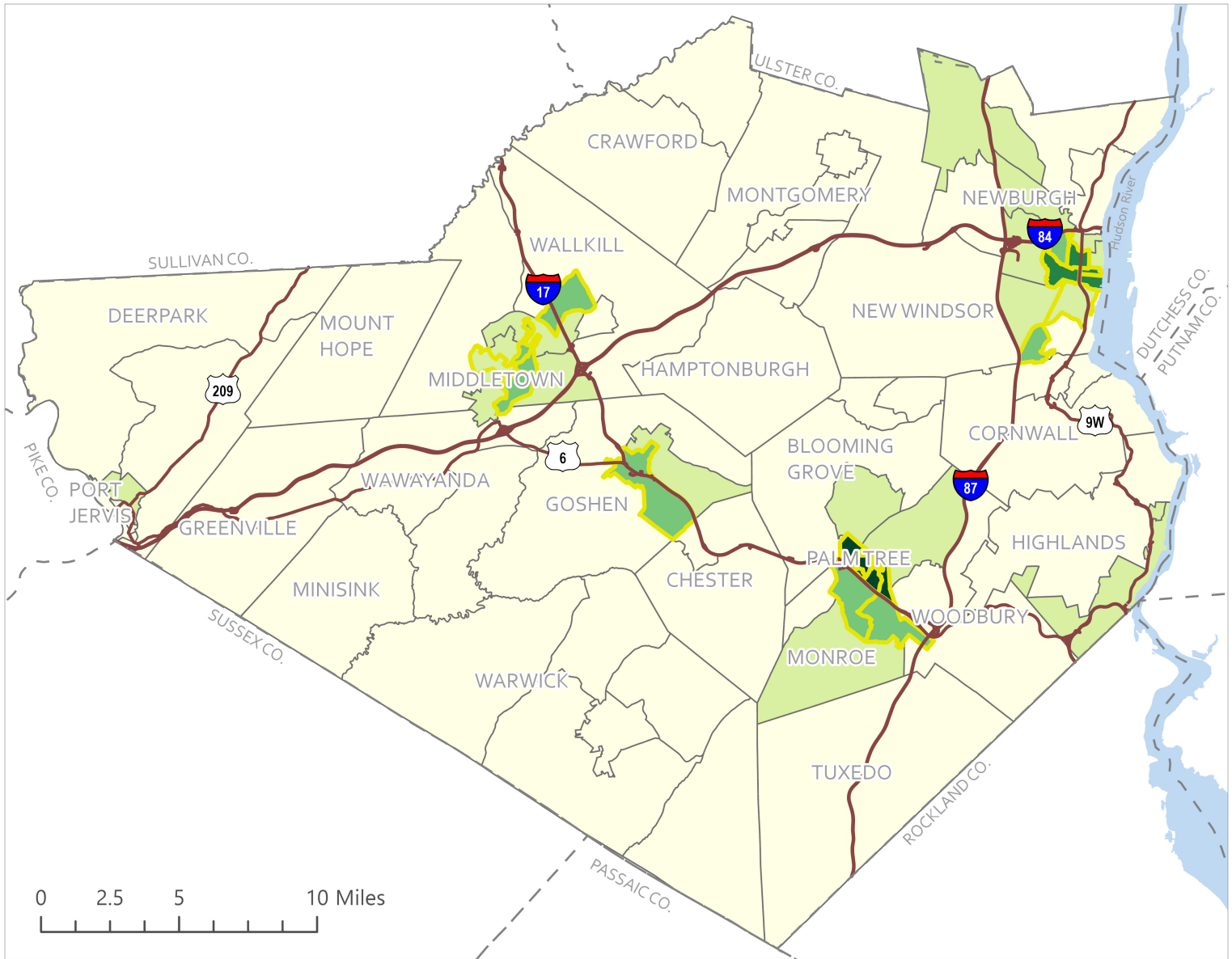


13 of every 50 households in Orange County are low income. The median household income of Orange County is \$79,944. Households with incomes 50% or less of the county median (\$40,000 or lower) are considered low income.

County Average Low Income Households



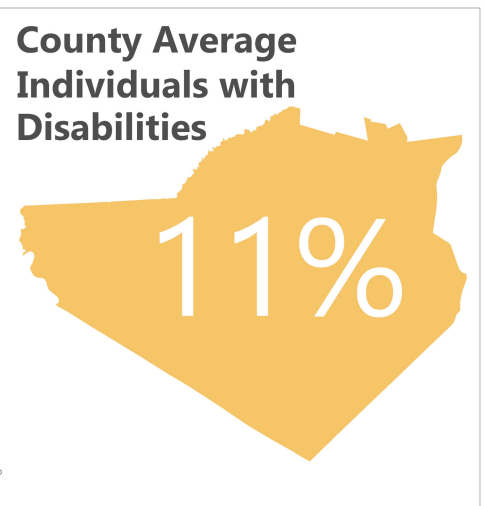
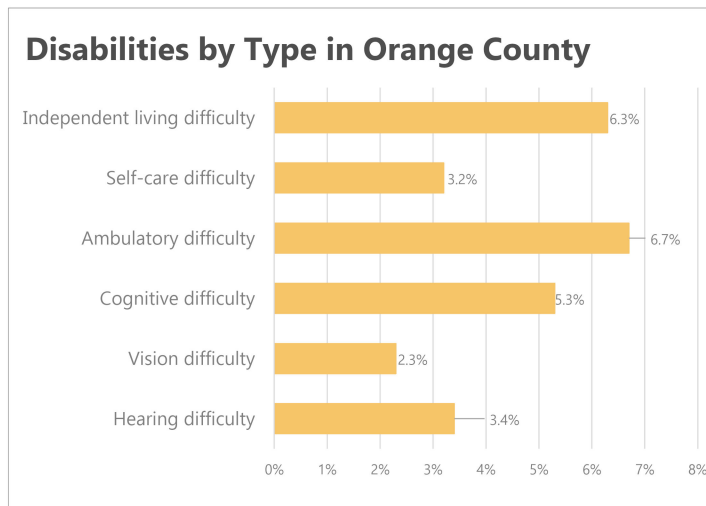
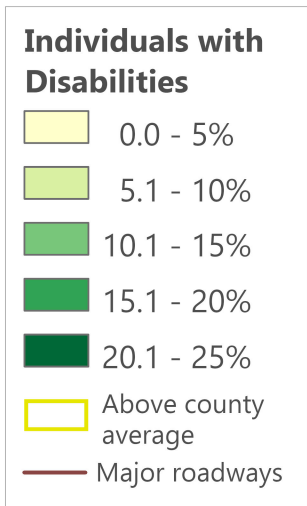
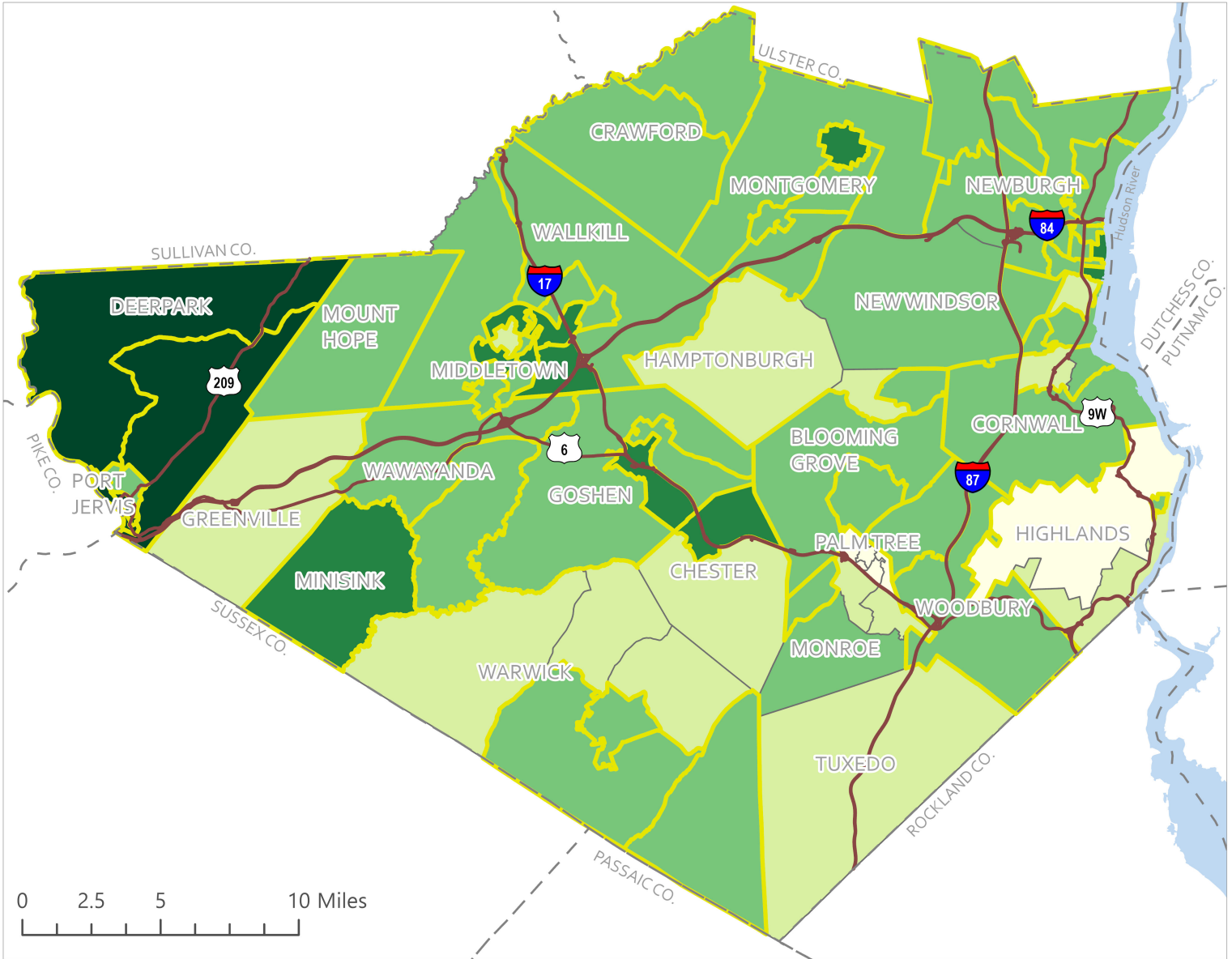
Percent of Limited English Proficiency (LEP) Individuals per Census Tract in Orange County, NY



Data Source: U.S. Census Bureau, 2015-2019 American Community Survey 5-Year Estimates
 Created on June 17, 2021

Population 5 Years or Over = 354,932

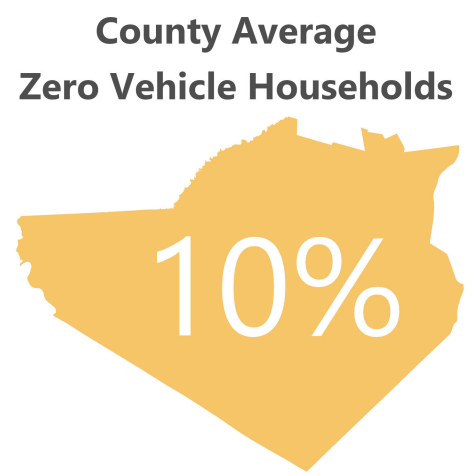
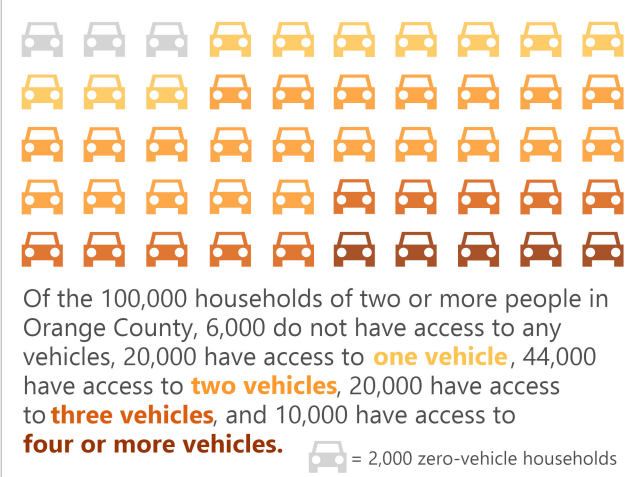
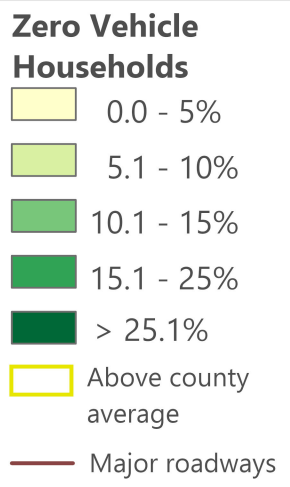
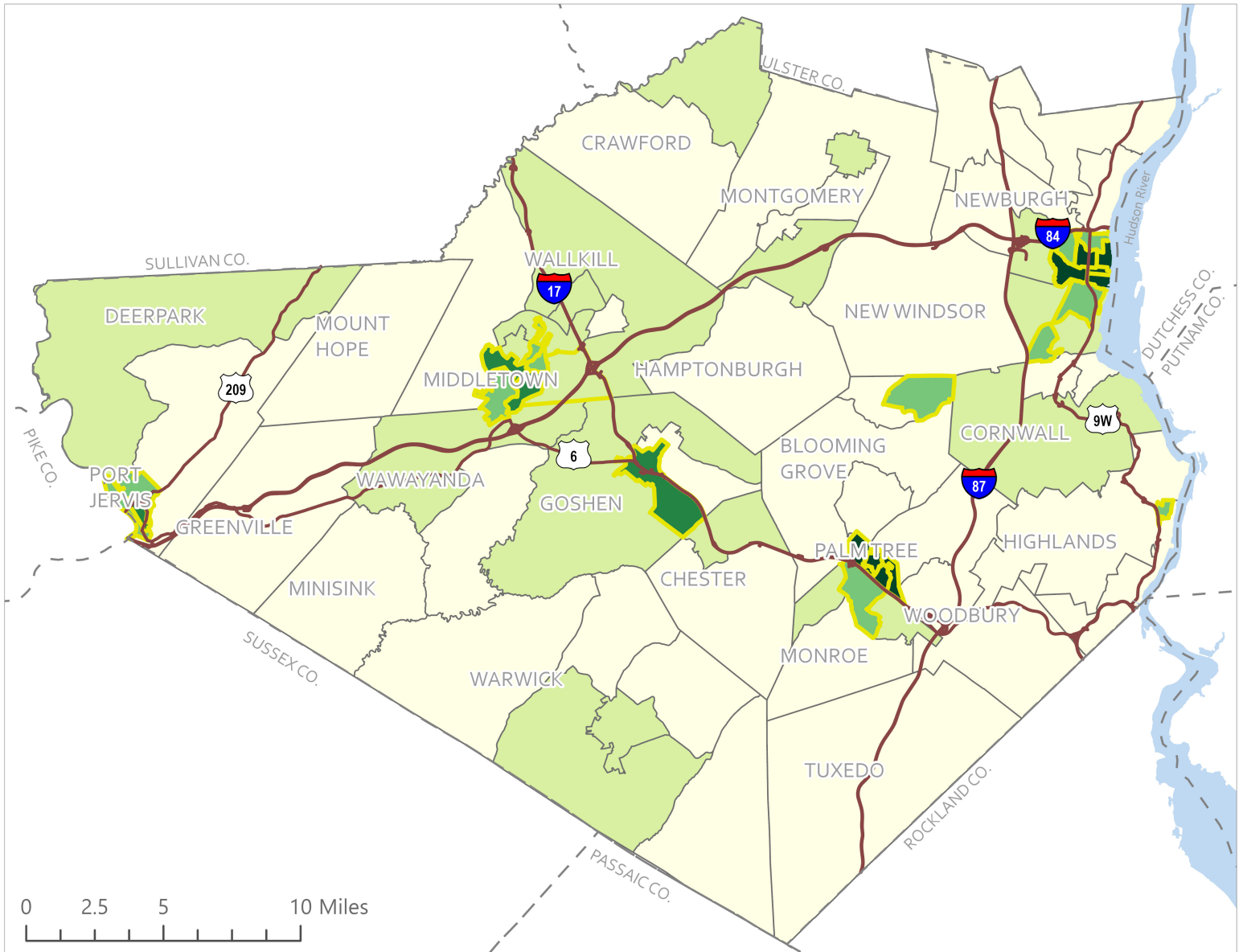
Percent of Individuals with Disabilities per Census Tract in Orange County, NY



Data Source: U.S. Census Bureau, 2015-2019 American Community Survey 5-Year Estimates
Created on June 17, 2021

Total Population = 380,085

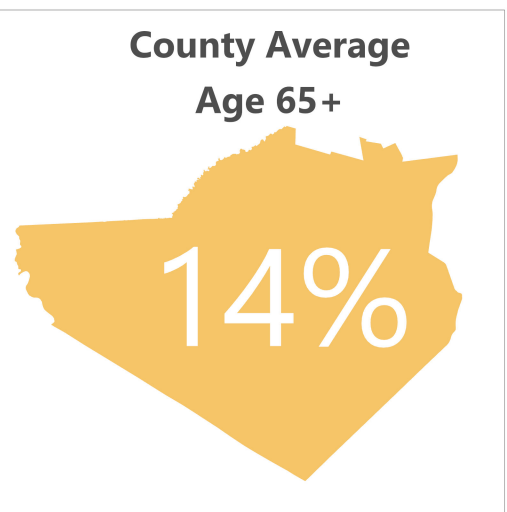
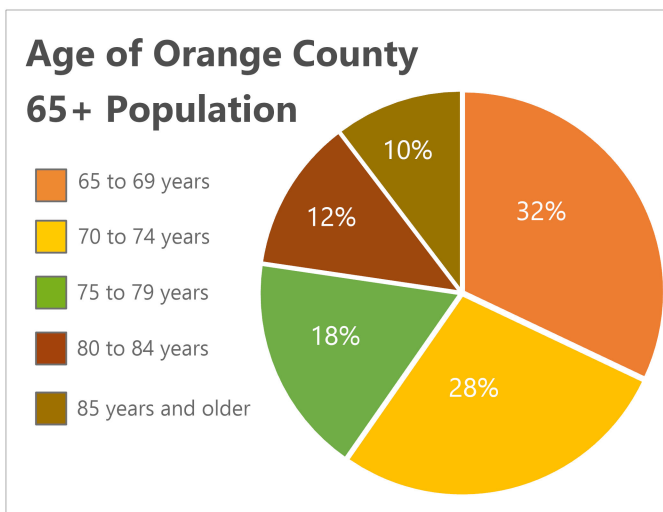
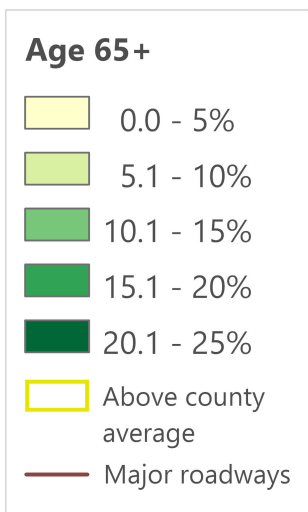
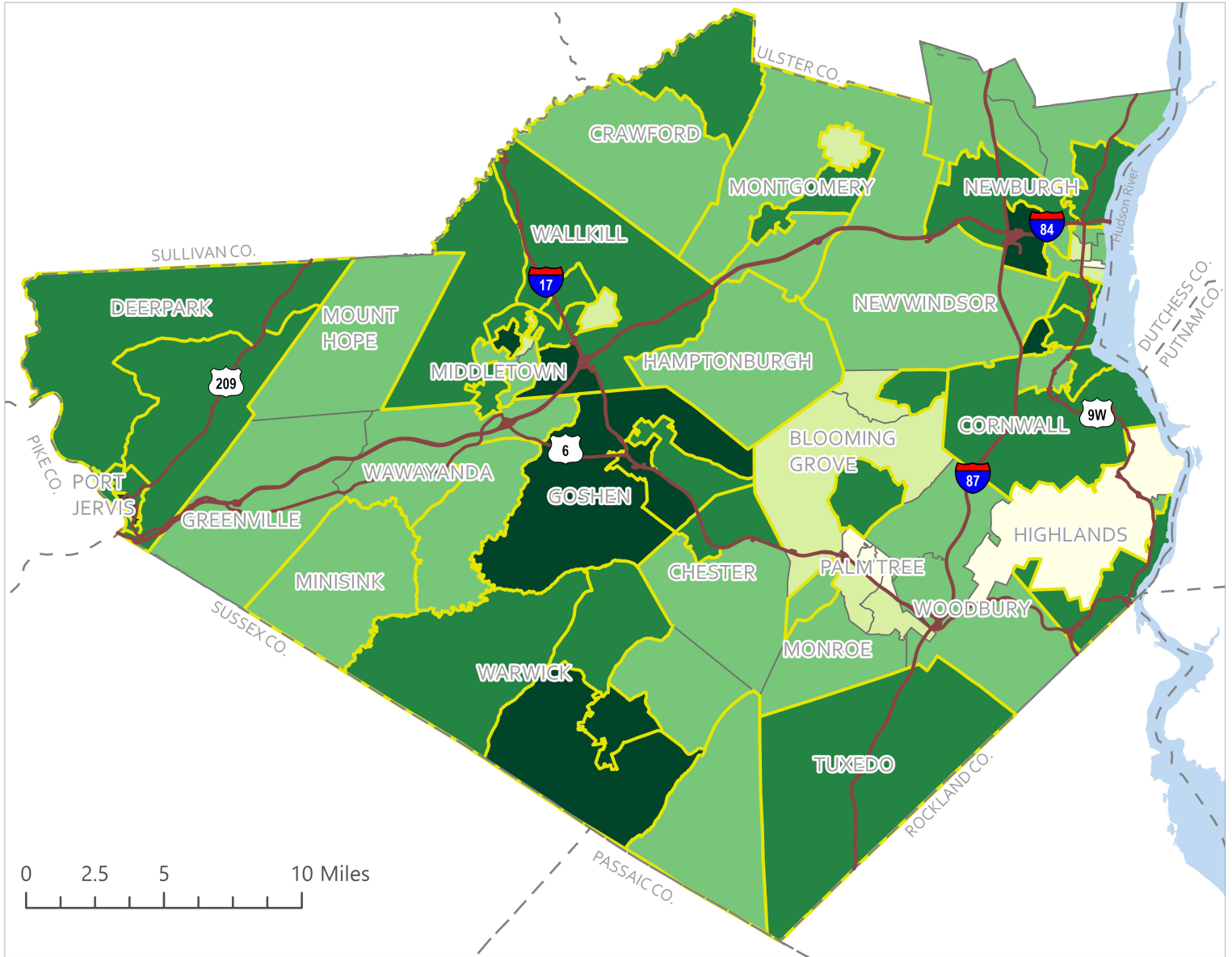
Percent of Zero Vehicle Households per Census Tract in Orange County, NY



Data Source: U.S. Census Bureau, 2015-2019 American Community Survey 5-Year Estimates
Created on June 17, 2021

Total Households = 128,016

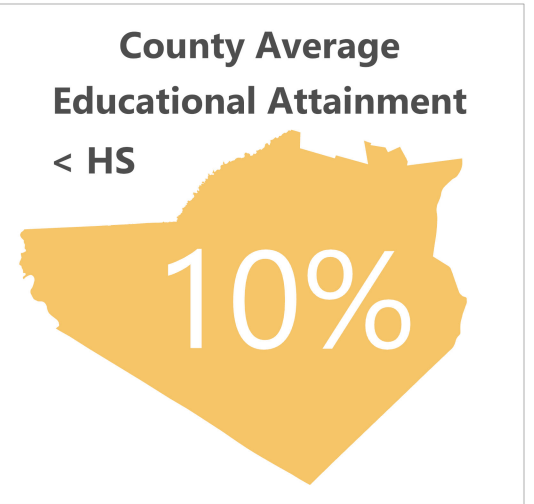
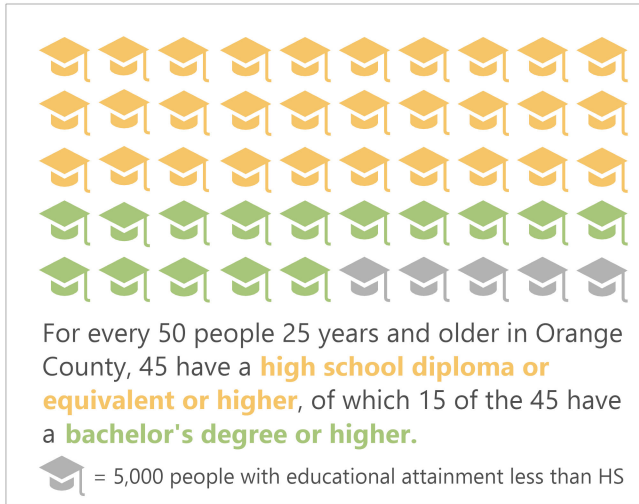
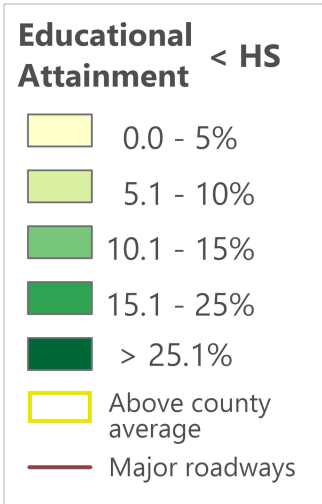
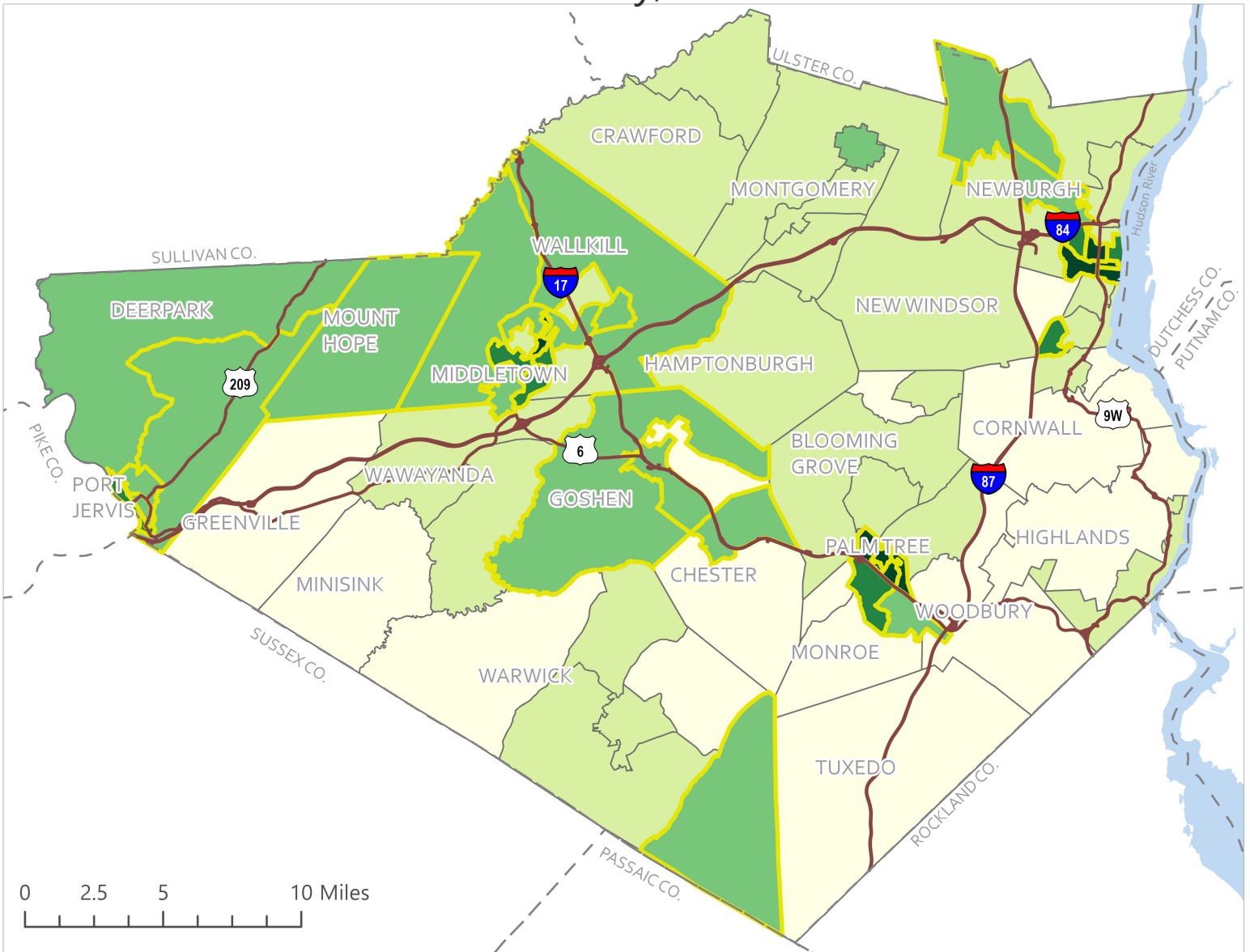
Percent of Population 65 and Older per Census Tract in Orange County, NY



Data Source: U.S. Census Bureau, 2015-2019 American Community Survey 5-Year Estimates
Created on June 17, 2021

Total Population = 380,085

Percent of Individuals with Educational Attainment less than High School Diploma per Census Tract in Orange County, NY



Data Source: U.S. Census Bureau, 2015-2019 American Community Survey 5-Year Estimates
 Created on June 17, 2021

Population 25 Years or Over = 242,775

Anexo F:

Mapa base de tránsito

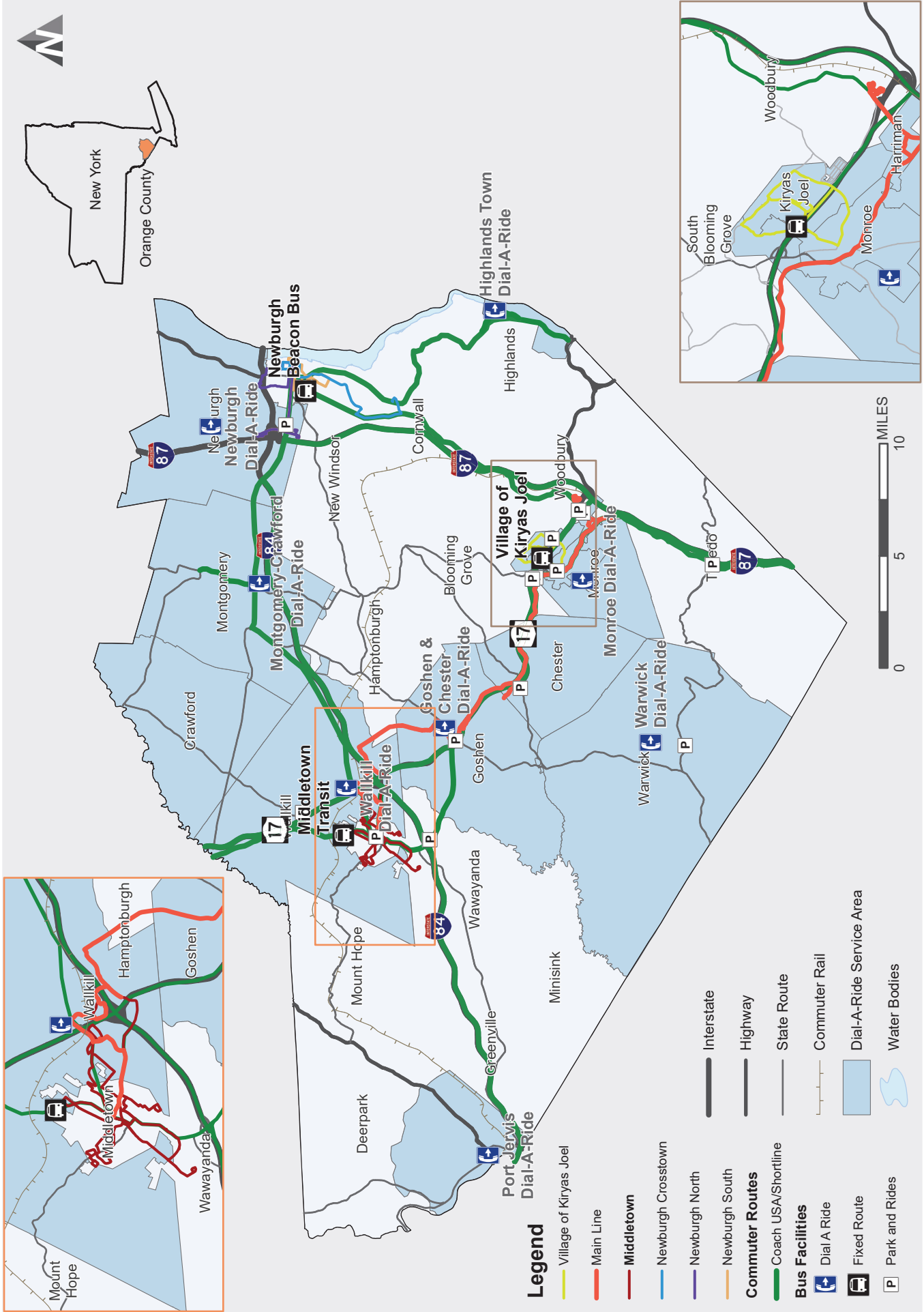


FIGURE F-1

Anexo G1:

Lista fija de autobuses de tránsito

PART III. TRANSIT BUS VEHICLE ROSTER AND REPLACEMENT SCHEDULE

Date Roster Updated - 5/13/2024

Name of Applicant - County of Orange
 Name of Transit Operator - Orange County Public Transportation System
 Statistics as of dates noted

All vehicles listed are titled to the County of Orange
 For any buses purchased with Federal Section 5307, 5309, or 5311 funds the funding was 80% Federal, 10% State, 10% Local
 For any buses purchased with Federal ARRA funds the funding was 100% Federal

Name and Telephone Number of Person Completing Roster - Rob Parrington 845-615-3852

Lessee (Operator)	Official Fleet Size	Vehicle Make	Model Year	License Plate No.	County Inventory No.	Operator's ID No.	Chassis Serial Number	Date Delivered to Original Operator	Original Purchase Price	Chassis Serial Number of Bus Replaced	Type of Service	Seats	WC Seats	Fuel Type	Condition Reported By Operator	Date Condition Reported	Mileage	Date Mileage Recorded	Source of Funds	State Funds Used?	Local Funds Source	Date Vehicle Placed in Service	Useful Life	Year Replacem Due	NYS DOT PIN	State Contract Number	Federal Grant No.	County Proj. No.
Hudson Transit Lines 66 Tez Road Chester, NY 10918	28	Gillig	2013	247278B	D1062	901	15GGE3016D1092543	6/17/2013	\$575,291.00	17KLE28221110048	FR	28	2	HD	Good	2/20/2018	280,878	7/28/2023	ARRA	No	n/a	6/17/2013	12 years	2025	n/a	n/a	NY-96-X014	CP401
		Gillig	2013	247288B	D1063	902	15GGE3016D1092549	6/17/2013	\$575,291.00	17KLE28221110048	FR	28	2	HD	Good	2/20/2018	285,547	7/28/2023	ARRA	No	n/a	6/17/2013	12 years	2025	n/a	n/a	NY-96-X014	CP401
		Gillig	2013	247298B	D1064	903	15GGE3011D1092545	6/17/2013	\$575,291.00	17KLE282121110047	FR	28	2	HD	Good	2/20/2018	275,300	7/28/2023	ARRA	No	n/a	6/17/2013	12 years	2025	n/a	n/a	NY-96-X014	CP401
		Gillig	2022	243508T	E6419	97601	15GCB2718N3197601	7/18/2022	\$506,117.00	15GCB211571112586	FR	32	2	D	Excellent	10/27/2022	41,958	4/30/2024	Sec. 5307	Yes	Oper.	10/24/2022	12 years	2034	8.TRO.85	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		Gillig	2022	243518T	E6420	97602	15GGB271XN3197602	8/1/2022	\$506,117.00	15GCB21171112587	FR	32	2	D	Excellent	10/27/2022	51,824	4/30/2024	Sec. 5307	Yes	Oper.	10/24/2022	12 years	2034	8.TRO.85	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243978T	E7638	16623	1M8D2W914PP106111	2/10/2023	\$561,147.80	1M8DMPA85P056535	Comm	56	2	D	Excellent	2/10/2023	1,724	2/10/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	4/19/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243838T	E7639	16624	1M8D2W916PP106112	2/16/2023	\$561,147.80	1M8DMPA85P056536	Comm	56	2	D	Excellent	2/18/2023	1,680	2/16/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	3/30/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243968T	E7640	16625	1M8D2W918PP106113	2/21/2023	\$561,147.80	1M8DMPA15P056537	Comm	56	2	D	Excellent	2/21/2023	1,733	2/21/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	5/8/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243878T	E7641	16626	1M8D2W914PP106114	2/21/2023	\$561,147.80	1M8DMPA86P057037	Comm	56	2	D	Excellent	2/21/2023	1,712	2/21/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	3/29/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243828T	E7642	16627	1M8D2W911PP106115	2/21/2023	\$561,147.80	1M8DMPA86P057038	Comm	56	2	D	Excellent	2/21/2023	1,694	2/21/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	3/30/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243958T	E7643	16628	1M8D2W913PP106116	2/27/2023	\$561,147.80	1M8DMPA84P057989	Comm	56	2	D	Excellent	2/27/2023	1,679	2/27/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	5/12/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243798T	E7644	16629	1M8D2W915PP106117	2/27/2023	\$561,147.80	1M8DMPA80P057990	Comm	56	2	D	Excellent	2/27/2023	1,676	2/27/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	3/30/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243868T	E7645	16630	1M8D2W917PP106118	3/6/2023	\$561,147.80	1M8DMPA82P057992	Comm	56	2	D	Excellent	3/6/2023	1,695	3/6/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	5/5/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243948T	E7646	16631	1M8D2W919PP106119	3/6/2023	\$561,147.80	1M8DMPA82P057993	Comm	56	2	D	Excellent	3/6/2023	1,688	3/6/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	4/28/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243878T	E7647	16632	1M8D2W915PP106120	3/6/2023	\$561,147.80	1M8DMPA82P057994	Comm	56	2	D	Excellent	3/6/2023	2,013	3/6/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	5/5/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243958T	E7648	16633	1M8D2W917PP106121	3/13/2023	\$561,147.80	1M8DMPA82P057995	Comm	56	2	D	Excellent	3/13/2023	1,684	3/13/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	3/31/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243738T	E7649	16634	1M8D2W919PP106122	1/23/2023	\$561,147.80	1M8DMPA82P057996	Comm	56	2	D	Excellent	1/28/2023	1,683	1/26/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	3/27/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243748T	E7650	16635	1M8D2W910PP106123	1/23/2023	\$561,147.80	1M8DMPA82P057997	Comm	56	2	D	Excellent	1/28/2023	1,728	1/26/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	3/21/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243728T	E7651	16636	1M8D2W912PP106124	1/30/2023	\$561,147.80	1M8DMPA82P057999	Comm	56	2	D	Excellent	1/30/2023	1,699	1/30/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	3/21/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243778T	E7652	16637	1M8D2W914PP106125	2/9/2023	\$561,147.80	1M8DMPA82P058100	Comm	56	2	D	Excellent	2/9/2023	1,725	2/9/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	3/29/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
		MCI D4500	2023	243758T	E7653	16638	1M8D2W916PP106126	2/6/2023	\$561,147.80	1M8DMPA82P058101	Comm	56	2	D	Excellent	2/8/2023	1,683	2/8/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	3/21/2023	12 years	2035	8TRO.90.001	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
MCI D4500	2023	243788T	E7654	16639	1M8D2W918PP106127	2/6/2023	\$561,147.80	1M8DMPA82P058102	Comm	56	2	D	Excellent	2/8/2023	1,682	2/8/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	3/30/2023	12 years	2035	8TRO.81.001	K007397	NY-2019-024-00	CP 482		
MCI D4500	2023	243998T	E7655	16640	1M8D2W911PP106128	2/10/2023	\$561,147.80	1M8DMPA82P058103	Comm	56	2	D	Excellent	2/10/2023	1,743	2/10/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	4/19/2023	12 years	2035	8TRO.81.001	K007397	NY-2019-024-00	CP 482		
MCI D4500	2023	243768T	E7656	16641	1M8D2W911PP106129	1/30/2023	\$561,147.80	1M8DMPA82P058104	Comm	56	2	D	Excellent	1/30/2023	1,698	1/30/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	3/21/2023	12 years	2035	8TRO.81.001	K007397	NY-2019-024-00	CP 482		
MCI D4500	2023	243888T	E7657	16642	1M8D2W918PP106130	1/29/2022	\$561,147.80	1M8DMPA82P058105	Comm	56	2	D	Excellent	1/19/2023	1,708	1/19/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	3/21/2023	12 years	2035	8TRO.81.001	K007397	NY-2019-024-00	CP 482		
MCI D4500	2023	243678T	E7658	16643	1M8D2W911PP106131	1/29/2022	\$561,147.80	1M8DMPA82P058106	Comm	56	2	D	Excellent	1/19/2023	1,686	1/19/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	3/21/2023	12 years	2035	8TRO.81.001	K007397	NY-2019-024-00	CP 482		
MCI D4500	2023	244008T	E7659	16644	1M8D2W911PP106132	3/16/2023	\$561,147.80	1M8DMPA82P058107	Comm	56	2	D	Excellent	3/16/2023	1,999	3/16/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	6/5/2023	12 years	2035	8TRO.81.001	K007397	NY-2019-013-00	CP 482		
MCI D4500	2023	243888T	E7660	16645	1M8D2W913PP106133	3/20/2023	\$561,147.80	1M8DMPA82P058108	Comm	56	2	D	Excellent	3/20/2023	1,716	3/20/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	4/25/2023	12 years	2035	8TRO.81.001	K007397	NY-2019-013-00	CP 482		
Kiryas Joel Village 500 Forest Road Monroe, NY 10949	8	Gillig	2013	R37963	D1057	21	15GGE3014D1092538	6/27/2013	\$575,291.00	17KLE2E2631131988	FR	28	2	HD	Good	6/27/2013	176,965	6/30/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	6/27/2013	12 years	2025	8TRO.39.001	K006805	NY-90-X586 & X593	CP 428 & CP 429
		Gillig	2013	R37964	D1058	22	15GGE3016D1092539	6/27/2013	\$575,291.00	17KLE2E2631131989	FR	28	2	HD	Good	6/27/2013	204,547	6/30/2023	Sec. 5307	Yes	Oper.	6/27/2013	12 years	2025	8TRO.39.001	K006805	NY-90-X593	CP 428
		Gillig	2013	R37965	D1059	23	15GGE3012D1092540	6/27/2013	\$575,291.00	17YN2A2871280398	FR	28	2	HD	Good	6/27/2013	185,077	6/30/2023	ARRA	No	n/a	6/27/2013	12 years	2025	n/a	n/a	NY-96-X014	CP401
		Gillig	2013	R37966	D1060	24	15GGE3014D1092541	6/27/2013	\$575,291.00	17YN2A2871280399	FR	28	2	HD	Good	6/27/2013	118,045	6/30/2023	ARRA	No	n/a	6/27/2013	12 years	2025	n/a	n/a	NY-96-X014	CP401
		Gillig	2013	R37967	D1061	25	15GGE3016D1092542	6/27/2013	\$575,291.00	17KLE28211101358	FR	28	2	HD	Good	6/27/2013	130,008	3/24/2023	ARRA	No	n/a	6/27/2013	12 years	2025	n/a	n/a	NY-96-X014	CP401
		Gillig	2013	R37974	D1065	26	15GGE3013D1092546	6/27/2013	\$575,291.00	n/a - addition to fleet	FR	28	2	HD	Good	6/27/2013	157,044	6/30/2023	ARRA	No	n/a	6/27/2013	12 years	2025	n/a	n/a	NY-96-X014	CP401
		Gillig	2022	BF9839	E6417	36	15GGE2716N3093762	8/20/2022	\$506,117.00	n/a - addition to fleet	FR	24	2	D	Excellent	10/27/2022	3,094	10/27/2022	Sec. 5307	Yes	Oper.	9/6/2022	12 years	2034	8.TRO.85	K007397	NY-2019-046-00	CP 482
Gillig	2022	BF9840	E6418	37	15GGE2718N3093763	8/23/2022	\$506,117.00	n/a - addition to fleet	FR	24	2	D	Excellent	10/27/2022	3,174	10/27/2022	Sec. 5307	Yes	Oper.	9/6/2022	12 years	2034	8.TRO.85	K007397	NY-2019-046-00	CP 482		

Anexo G2: Lista de Dial-A-Ride

Name of Applicant - County of Orange
 Name of Transit Operator - Orange County Public Transportation System
 Statistics as of dates noted

All vehicles listed are titled to the County of Orange
 For any buses purchased with Federal Section 5309, or 5311 funds the funding was 80% Federal, 10% State, 10% Local
 For any buses purchased with Federal ARRA funds the funding was 100% Federal

Name and Telephone Number of Person Completing Roster - Rob Rabinington 845-615-3852

Operator	Year	Vehicle Make	Model	License Plate Number	County Tag No.	Operator Bus #	Mfg. Body Number	Chassis Serial Number	Date Delivered to Operator	Original Purchase Price	Chassis Serial Number of Bus Replaced	Type of Service	WC Seats	Total Capacity	Fuel Type	Condition Reported by Operator	Date Condition Reported	Date Mileage Recorded	Source of Funds	State Funds Used?	Local Funds Source	Date Vehicle Placed in Service	Useful Life	Year Expire	NYSDOT PIN	State Contract Number	Federal Grant No.	Added to TransAM?	County Prof. No.		
Lessee (Operator) Where Buses are Kept	2	Ford	2021	BES218	E5272	13	7571	1FDEE3F8KMD17534	04/19/21	\$78,915.00	1FDEE4F8S2FD406889	DR	12	2	13	G	Excellent	4/18/21	20,706	05/15/23	Sec. 5311	Yes	Oper.	07/20/21	5 Years	2026	8TR07886 / CO04131	n/a	Yes	CP 542 / CP 483	
				BES218	E5274	13	7572	1FDEE3F8KMD17535	04/19/21	\$78,915.00	1FDEE4F8S2FD406889	DR	12	2	13	G	Excellent	4/18/21	22,393	04/11/23	Sec. 5311	Yes	Oper.	07/15/21	5 Years	2026	8TR07886 / CO04131	n/a	Yes	CP 481 / CP 483	
Highlands DAR	1	Ford	2018	B89011	E1426	26	51600	1FDEE3F8J4C31023	12/17/18	\$71,651.94	1FDEE4F8S6CDB09289	DR	12	2	13	G	Excellent	04/08/19	59,703	07/28/23	NYSP-MEP	Yes	N/A	04/08/19	5 Years	2024	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP501
Kiryas Joel DAR	9	Ford	2019	BD1794	E2503	27	58900	1FDEE3F8KXDC14972	01/13/20	\$72,635.02	na	DR	12	2	13	G	Excellent	1/13/20	49,978	08/24/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	05/25/20	5 Years	2025	8TR0.80.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Kiryas Joel DAR	9	Ford	2019	BD1802	E2882	28	65760	1FDEE3F8K4DC2648	01/13/20	\$72,635.02	na	DR	12	2	13	G	Excellent	01/13/20	56,380	06/30/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	05/25/20	5 Years	2025	8TR0.80.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Kiryas Joel DAR	9	Ford	2019	BD1793	E2883	29	58970	1FDEE3F8KXDC14106	01/13/20	\$72,635.02	na	DR	12	2	13	G	Excellent	01/13/20	55,308	06/30/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	05/25/20	5 Years	2025	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Kiryas Joel DAR	9	Ford	2019	BD1801	E2884	30	58980	1FDEE3F8KXDC14971	01/15/20	\$72,635.02	na	DR	12	2	13	G	Excellent	01/15/20	44,103	08/24/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	05/25/20	5 Years	2025	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Kiryas Joel DAR	9	Ford	2019	BD1795	E2885	31	58800	1FDEE3F8KXDC25852	01/15/20	\$72,635.02	na	DR	12	2	13	G	Excellent	01/15/20	54,352	08/24/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	05/25/20	5 Years	2025	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Kiryas Joel DAR	9	Ford	2019	BD1803	E2886	32	65790	1FDEE3F8KXDC25847	01/15/20	\$72,635.02	na	DR	12	2	13	G	Excellent	01/15/20	71,028	08/29/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	05/25/20	5 Years	2025	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Kiryas Joel DAR	9	Ford	2022	BG2914	E6773	33	9027	1FDEE3F8KXDC24263	08/12/22	\$82,023.39	na	DR	12	2	13	G	Excellent	08/12/22	9,341	08/29/23	Sec. 5307	Yes	Oper.	01/15/23	5 Years	2027	8TR07886	K007387	NY-2019-046-00	Yes	CP 482
Kiryas Joel DAR	9	Ford	2022	BG2916	E6774	34	9039	1FDEE3F8KXDC2275	08/12/22	\$82,023.39	na	DR	12	2	13	G	Excellent	08/12/22	10,637	08/29/23	Sec. 5307	Yes	Oper.	01/15/23	5 Years	2027	8TR07886	K007387	NY-2019-046-00	Yes	CP 482
Kiryas Joel DAR	9	Ford	2022	BG2917	E6775	35	9042	1FDEE3F8KXDC2278	08/12/22	\$82,023.39	na	DR	12	2	13	G	Excellent	08/12/22	14,331	08/29/23	Sec. 5307	Yes	Oper.	01/15/23	5 Years	2027	8TR07886	K007387	NY-2019-046-00	Yes	CP 482
Monroe DAR	6	Ford	2018	B89753	E0274	36	56430	1FDEE3F8J4C08227	01/04/19	\$71,651.94	1FDEE4F8S3CDB11078	DR	12	2	13	G	Excellent	04/01/19	36,658	07/19/23	5339/5307	Yes	Oper.	04/01/19	5 Years	2024	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 502 / CP 491
Monroe DAR	6	Ford	2018	B89751	E0275	37	56440	1FDEE3F8J4C08226	01/04/19	\$71,651.94	1FDEE4F8S3CDB085449	DR	12	2	13	G	Excellent	04/02/19	58,516	11/29/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	04/02/19	5 Years	2024	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 502 / CP 491
Monroe DAR	6	Ford	2019	B89951	E0276	38	56800	1FDEE3F8KXDC06549	03/22/19	\$71,651.94	1FDEE4F8S6DDA85450	DR	12	2	13	G	Excellent	05/06/19	49,745	11/23/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	05/06/19	5 Years	2024	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Monroe DAR	6	Ford	2019	B89952	E0277	39	56810	1FDEE3F8KXDC06550	03/22/19	\$71,651.94	1FDEE4F8S6DDA85451	DR	12	2	13	G	Excellent	05/06/19	48,424	08/28/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	05/06/19	5 Years	2024	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Monroe DAR	6	Ford	2019	B89950	E0278	40	56820	1FDEE3F8KXDC06551	03/22/19	\$71,651.94	1FDEE4F8S6DDA85452	DR	12	2	13	G	Excellent	05/06/19	39,538	10/04/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	05/06/19	5 Years	2024	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Monroe DAR	6	Ford	2019	B89949	E0290	41	56930	1FDEE4F8KXDC07316	03/22/19	\$74,445.27	1FDEE4F8S1DDA85453	DR	16	2	17	G	Excellent	05/06/19	79,457	10/19/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	05/06/19	5 Years	2024	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Montgomery-Crawford	5	Ford	2015	AV4823	D2854	1	6182	1FDEE3F8J4C08227	02/09/15	\$58,630.30	1FDEE4F8S6DD89979	DR	12	2	13	G	Poor	02/09/15	163,391	07/13/23	Sec. 5311	Yes	Oper.	02/06/15	5 Years	UAS	8TR2.21.303	C003762	n/a	Yes	CP 496
Montgomery-Crawford	5	Ford	2015	AV4824	D2843	2	6183	1FDEE4F8S6DD89980	02/09/15	\$58,630.30	1FDEE4F8S6DD89980	DR	12	2	13	G	Poor	02/06/15	158,710	07/31/23	SDF	Yes	n/a	02/06/15	5 Years	UAS	8TR0.80.001	K006805	n/a	Yes	CP 501
Montgomery-Crawford	5	Ford	2015	BE4910	E5273	3	75560	1FDEE3F8KXDC14960	04/19/21	\$78,915.00	1FDEE4F8S6DDA85450	DR	12	2	13	G	Excellent	04/19/21	40,654	01/17/23	Sec. 5311	Yes	Oper.	06/29/21	5 Years	UAS	8TR0.79	CO04131	n/a	Yes	CP 542 / CP 483
Montgomery-Crawford	5	Ford	2021	BE4912	E5275	4	75750	1FDEE3F8KMD17538	04/19/21	\$78,915.00	1FDEE4F8S6DDA06878	DR	12	2	13	G	Excellent	04/19/21	29,334	07/31/23	Sec. 5311	Yes	Oper.	06/29/21	5 Years	UAS	8TR0.79	CO04131	n/a	Yes	CP 542 / CP 483
Montgomery-Crawford	5	Ford	2021	BE4911	E5276	5	7892	1FDEE3F8KMDC2404	04/19/21	\$78,915.00	1FDEE4F8S6DDA06877	DR	12	2	13	G	Excellent	04/19/21	37,431	07/31/23	5307/5311	Yes	Oper.	06/29/21	5 Years	UAS	8TR0.7886	K007387	NY-2019-046-00	Yes	CP 481 / CP 483
Newburgh (Tr) DAR	3	Ford	2013	R42933	D1254	15	9881	1FDEE4F8S1DDA89079	11/25/13	\$61,865.00	1FDEE4F8S6DD89090	DR	12	2	13	G	Good	12/10/14	110,637	09/01/23	ARRA	No	n/a	11/29/13	5 Years	UAS	n/a	n/a	NY-90-x733 /	Yes	CP 401
Newburgh (Tr) DAR	3	Ford	2018	AM8519	E0285	14	96300	1FDEE3F8J4C08225	12/17/18	\$71,651.94	1FDEE4F8S1DDA89071	DR	12	2	13	G	Excellent	05/13/19	43,348	08/04/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	05/13/19	5 Years	2024	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Newburgh (Tr) DAR	3	Ford	2018	BC1501	E0286	16	96300	1FDEE3F8J4C08226	12/17/18	\$71,651.94	1FDEE4F8S1DDA89079	DR	12	2	13	G	Excellent	05/17/19	48,314	09/06/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	05/17/19	5 Years	2024	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Port Jervis DAR	3	Ford	2015	AV5431	D2844	110	6195	1FDEE4F8S6DDA06891	02/05/15	\$58,630.30	1FDEE4F8S6DD89177	DR	12	2	13	G	Poor	02/05/15	84,018	09/28/23	SDF	Yes	n/a	02/05/15	5 Years	UAS	8TR0.80.001	K006805	n/a	Yes	CP 501
Port Jervis DAR	3	Ford	2021	AK3992	E5277	111	7893	1FDEE3F8KMDC33358	04/28/21	\$78,915.00	1FDEE4F8S6DDA06890	DR	12	2	13	G	Excellent	04/28/21	20,238	02/27/23	Sec. 5311	Yes	Oper.	06/25/21	5 Years	UAS	8TR0.79	CO04131	n/a	Yes	CP 542 / CP 483
Port Jervis DAR	3	Ford	2021	AK3993	E5278	112	7894	1FDEE3F8KMDC33359	04/28/21	\$78,915.00	1FDEE4F8S6DDA06891	DR	12	2	13	G	Excellent	04/28/21	14,293	02/27/23	Sec. 5311	Yes	Oper.	06/25/21	5 Years	UAS	8TR0.79	CO04131	n/a	Yes	CP 542 / CP 483
Wallkill DAR	6	Ford	2018	B88748	E0282	136	56440	1FDEE3F8J4C08228	12/28/18	\$71,651.94	1FDEE4F8S2CDB09287	DR	12	2	13	G	Excellent	04/03/19	85,328	11/09/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	04/03/19	5 Years	2024	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Wallkill DAR	6	Ford	2018	B88750	E0283	135	56450	1FDEE3F8J4C08229	12/28/18	\$71,651.94	1FDEE4F8S2CDB09288	DR	12	2	13	G	Excellent	04/03/19	89,714	10/12/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	04/03/19	5 Years	2024	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Wallkill DAR	6	Ford	2018	B88748	E0284	137	51570	1FDEE3F8J4C08229	12/28/18	\$71,651.94	1FDEE4F8S6DDA089077	DR	12	2	13	G	Excellent	04/02/19	82,300	10/17/23	Sec. 5339	Yes	Oper.	04/02/19	5 Years	2024	8TR0.81.001	K007233	NY-2017-024-00	Yes	CP 491
Wallkill DAR	6	Ford	2019	B89947	E0288	138	56910	1FDEE4F8KXDC07314	03/22/19	\$74,445.27	NA																				