



Plan coordinado entre el transporte público y el transporte para servicios humanos de Delaware

Noviembre de 2024



RECONOCIMIENTOS

Nichole Majeski, Secretaria de Transporte

John T. Sisson, Director Ejecutivo

Equipo del Proyecto de DTC

Mike Neal, Subdirector de Operaciones

Lindsay Kelly, Directora de Operaciones de Flota y Contratos

Crystal Alexander-Wilson, Gerente de Operaciones de Contratos

Catherine Smith, Gerente de Planificación

Kathleen Grier, Gerente de Programa, Delaware Commute Solutions

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	1
2. PROCESO DE PLANIFICACIÓN Y DIFUSIÓN	3
3. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO	9
4. INVENTARIO DE PROVEEDORES DE TRANSPORTE	17
5. NECESIDADES DE TRANSPORTE NO RESUELTAS Y PROBLEMAS.....	21
6. OBJETIVOS Y POSIBLES ESTRATEGIAS	24

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Generalidades de las respuestas a la encuesta para el público	4
Figura 2: Respuesta a la pregunta 1: ¿Qué utiliza para trasladarse la mayor parte del tiempo?	5
Figura 3: Respuesta a la pregunta 2: ¿Qué tan satisfecho está usted con sus opciones de transporte?	5
Figura 4: Respuesta a la pregunta 3: ¿Cuál de los siguientes ha sido un desafío para usted al trasladarse localmente?	6
Figura 5: Respuesta a la pregunta 4: ¿Cómo se informa sobre los servicios de transporte disponibles?	6
Figura 6: Respuestas al cuestionario para las partes interesadas	8
Figura 7: Área estudiada	9
Figura 8: Hogares sin vehículo	10
Figura 9: Población de personas mayores	11
Figura 10: Personas con discapacidades	12
Figura 11: Sectores de bajos ingresos	13
Figura 12: Densidad de población	14
Figura 13: Cambio proyectado de la población de 2020 a 2050	15
Figura 14: Tipos de viajes de DTC	17
Figura 15: Ubicaciones de los colaboradores actuales de 5310	19
Figura 16: Aportes para identificar las necesidades de transporte regional	21

LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Prevalencia de discapacidad	12
Tabla 2: Cambio de población por condado	14
Tabla 3: Cambio proyectado de la población de 2020 a 2050	15
Tabla 4: Cambio proyectado del sector de personas mayores de 2020 a 2050 por condado	16
Tabla 5: Lista de posibles estrategias por marco de tiempo para la implementación	30

APÉNDICES

Apéndice A: Las herramientas de comunicación	31
Apéndice B: Lista de eventos de difusión	32
Apéndice C: Inventario de proveedores de transporte (2024)	33

ABREVIATURAS

ACS	Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense
ADA	Americans with Disabilities Act (Ley de los Estadounidenses con Discapacidades)
CDL	Licencia comercial de conducir
DelDOT	Delaware Department of Transportation (Departamento de Transporte de Delaware)
DPC	Delaware Population Consortium (Consortio de Población de Delaware)
DTC	Corporación de Tránsito de Delaware (Delaware Transit Corporation)
EDTAC	Comité Asesor de Tránsito para Personas Mayores y con Discapacidad
FTA	Federal Transit Administration (Administración Federal de Transporte)
SCAT	Senior Citizen Affordable Taxi (Taxi Económico para Personas Mayores)
SEPTA	Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (Autoridad de Transporte del Sureste de Pensilvania)

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

INTRODUCCIÓN

El propósito del Plan coordinado entre el transporte público y el transporte para servicios humanos (Plan Coordinado) de Corporación de Tránsito de Delaware (DTC) es evaluar a los proveedores de transporte existentes, así como las necesidades de transporte no resueltas en los servicios de las agencias locales de servicios humanos y en los servicios de transporte de Delaware. La Administración Federal de Tránsito (FTA) proporciona financiamiento para asistir a grupos privados sin fines de lucro en ofrecer servicios de transporte para personas mayores, individuos con discapacidades y personas con bajos ingresos. Este plan identifica las necesidades de transporte no resueltas de estas poblaciones, ofrece oportunidades y estrategias para resolver esas necesidades, y da prioridad a los servicios de transporte para su implementación. En el plan se evalúan las iniciativas de la comunidad para coordinar el transporte de los residentes de Delaware, especialmente las personas mayores y las personas con discapacidades. Este plan está previsto para que lo usen:

- Defensores de la comunidad que abogan por un mejor acceso a los servicios de transporte para personas con discapacidades, personas mayores y personas de bajos ingresos
- Empresas y servicios de transporte que están dispuestos a colaborar para aumentar el número de pasajeros y los ingresos
- El gobierno y las agencias que desean aumentar o mejorar los servicios de transporte comunitario y, al mismo tiempo, gestionar el uso eficiente de los recursos y apoyar las cualidades positivas de la comunidad

ANTECEDENTES

La FTA proporciona financiamiento para servicios de transporte

a través de la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos. Un programa de subvenciones de la FTA es el programa de Movilidad Mejorada para Personas Mayores y Personas con Discapacidades, mejor conocido como Sección 5310.

Uno de los requisitos del programa Sección 5310 es que los proyectos seleccionados para financiamiento deben estar “incluidos en un plan coordinado entre el transporte público y el transporte para servicios humanos, y desarrollado localmente”. La FTA señala que un Plan Coordinado es una herramienta importante para la planificación del transporte comunitario porque

¿Qué es el transporte para servicios humanos?

El transporte para servicios humanos incluye una amplia gama de servicios de transporte diseñados para satisfacer las necesidades de las poblaciones desfavorecidas en términos de transporte, incluidos los adultos mayores, las personas con discapacidades y/o individuos con ingresos más bajos. Los individuos tienen diferentes necesidades y habilidades y pueden requerir distintos servicios de transporte dependiendo de sus necesidades, el tamaño de la comunidad en la que viven y las opciones disponibles.

Los proveedores de transporte para servicios humanos atienden a poblaciones limitadas, como clientes de agencias, instituciones o escuelas. Estas organizaciones incluyen proveedores de servicios de transporte, tanto públicos como privados, agencias de servicios sociales, centros de salud comunitarios, y organizaciones para personas con discapacidades, departamentos de salud pública, centros de salud conductual o mental, programas de justicia penal, programas de transporte para veteranos, programas de rehabilitación vocacional, grupos de defensa, comunidades basadas en la fe, y más.

crea un método sistemático para que las comunidades mejoren la colaboración y la comunicación entre las organizaciones de servicios humanos y los proveedores de transporte. Un plan puede mejorar el acceso, la eficiencia y la eficacia de los sistemas de transporte comunitario. La FTA requiere que el Plan Coordinado se actualice cada cuatro años.

DTC, una división operativa del Departamento de Transporte de Delaware (DelDOT), es el beneficiario designado de los fondos de la Sección 5310 del Estado de Delaware. DTC administra el transporte público de Delaware y el programa Sección 5310. DTC es responsable de la preparación del Plan Coordinado y sus actualizaciones subsecuentes. El plan inicial de Delaware se produjo en 2007, y posteriormente se actualizó en 2017 y en 2020. Los proyectos futuros financiados a través del programa Sección 5310 se derivarán de este Plan Coordinado actualizado.

Este esfuerzo coordinado de planificación de transporte no se limitó al programa Sección 5310. Este plan adopta un enfoque más amplio e incluye información sobre los servicios de transporte público y especializado existentes que se ofrecen en la región. El Plan Coordinado mejora el transporte para las personas mayores, individuos con discapacidades y personas con bajos ingresos. Este plan ofrece estrategias recomendadas para satisfacer estas necesidades y da prioridad a las estrategias para su implementación. Este Plan Coordinado cubre los años fiscales 2025 – 2029.

PROGRAMA SECCIÓN 5310

El programa tiene como objetivo mejorar la movilidad mediante la eliminación de barreras a los servicios de transporte y la expansión de las opciones de movilidad en el transporte. En Delaware, DTC es el beneficiario designado de los fondos de 5310; administra el programa y lleva a cabo un proceso competitivo de solicitud para los subbeneficiarios. La coordinación entre los colaboradores de 5310 ofrece varios beneficios, tales como el aumento en el número de pasajeros, mayor eficiencia, expansión de los horarios de servicio y mejoramiento del servicio al cliente. Otros de los beneficios son:

- Reducción del costo del transporte para los viajeros y las agencias de servicios humanos
- Servicio a nuevas áreas o comunidades
- Mejoras en la frecuencia, los horarios y las áreas de servicio
- Posibilidad de servicio puerta a puerta
- Más opciones de flexibilidad de pagos y servicios

Requisitos de planificación de transporte coordinado

La FTA requiere la preparación de un Plan Coordinado que identifique las necesidades de transporte de las poblaciones vulnerables; proporcione estrategias para satisfacer esas necesidades locales; y de prioridad a los servicios y proyectos de transporte y en cuanto a financiamiento e implementación.

El plan debe incluir lo siguiente:

- Una evaluación de los servicios disponibles que identifique a los proveedores de transporte actuales (públicos, privados y sin fines de lucro)
- Una evaluación de las necesidades de transporte para personas con discapacidades y personas mayores. Esta evaluación puede basarse en las experiencias y percepciones de los colaboradores de planificación o en esfuerzos más sofisticados de recopilación de datos y brechas en el servicio
- Estrategias, actividades y/o proyectos para abordar las brechas identificadas entre los servicios actuales y las necesidades, así como las oportunidades para lograr eficiencias en la prestación de servicios
- Prioridades para la implementación basada en recursos (de múltiples fuentes de programas), tiempo y viabilidad para implementar estrategias y/o actividades específicas identificadas

2. PROCESO DE PLANIFICACIÓN Y DIFUSIÓN

DTC encabezó un enfoque amplio de difusión basado en iniciativas anteriores de planificación coordinada del transporte que involucraron a una amplia gama de partes interesadas regionales y al público. Se desarrolló un plan que sigue la orientación de la FTA en cuanto a las personas, grupos y organizaciones que deben ser invitados a participar en el proceso de planificación coordinada.

Como parte del proceso de difusión y planificación, el equipo del proyecto desarrolló una estrategia detallada para cumplir con los mandatos federales para el proceso de planificación participativa. El proceso de difusión se centró en dos grupos discretos:

- El público en general
- Partes interesadas en el programa 5310 existentes y potenciales

Para cada uno de estos grupos, se desarrollaron materiales de difusión individualizados y planes estratégicos de difusión para recopilar de manera eficaz información, opiniones e ideas sobre las brechas existentes en el transporte. Al dirigirse al público en general, el equipo del proyecto se enfocó en la participación de personas mayores, personas con discapacidades y representantes de estas poblaciones. Al hacerlo, los miembros del equipo del proyecto recopilaron información sobre las necesidades de transporte y utilizaron esta información para identificar las brechas de transporte entre los servicios actuales y las necesidades de transporte. La difusión al público y a las partes interesadas comenzó en julio de 2024 y se completó en septiembre de 2024.

DIFUSIÓN AL PÚBLICO

Para involucrar a un público objetivo, el equipo del proyecto creó una encuesta para el público para obtener comentarios sobre la utilidad y eficacia de los servicios de transporte existentes. El objetivo de la encuesta era recopilar información sobre los

métodos de traslado típicos, identificar las deficiencias en los servicios y descubrir por qué los participantes eligen usar o no usar los servicios de transporte existentes. La encuesta estuvo disponible en formato digital, así como en una versión impresa. En los casos en que se completó una encuesta en papel, el participante tenía la opción de enviar la encuesta completada por correo a las oficinas de DTC o entregarla a la agencia u organización de la que la recibió.

Estrategia para involucrar al público

Con el fin de promover la encuesta para el público, el equipo del proyecto actualizó el texto y la mercadotecnia en la página web de [Mobility in Motion](#). La página web sirvió como la ubicación central para que el público accediera a la encuesta para el público y al Plan Coordinado de 2020, y para que las organizaciones que colaboran con el programa 5310 accedieran a un conjunto de herramientas de comunicación para la difusión. Las herramientas de comunicación incluían folletos y un texto de muestra para boletines, correos electrónicos masivos y redes sociales, así como imágenes para una variedad de plataformas de redes sociales para ayudar a los colaboradores del programa 5310 a promover la encuesta para el público (consulte el **Apéndice A**).

Además, el equipo del proyecto dio a conocer la encuesta para el público a través del sitio web y las cuentas de redes sociales de DTC, las pantallas de información en los autobuses y en los centros de transporte, la lista de correos electrónicos de las partes interesadas, y en eventos presenciales y virtuales entre junio de 2024 y septiembre de 2024.

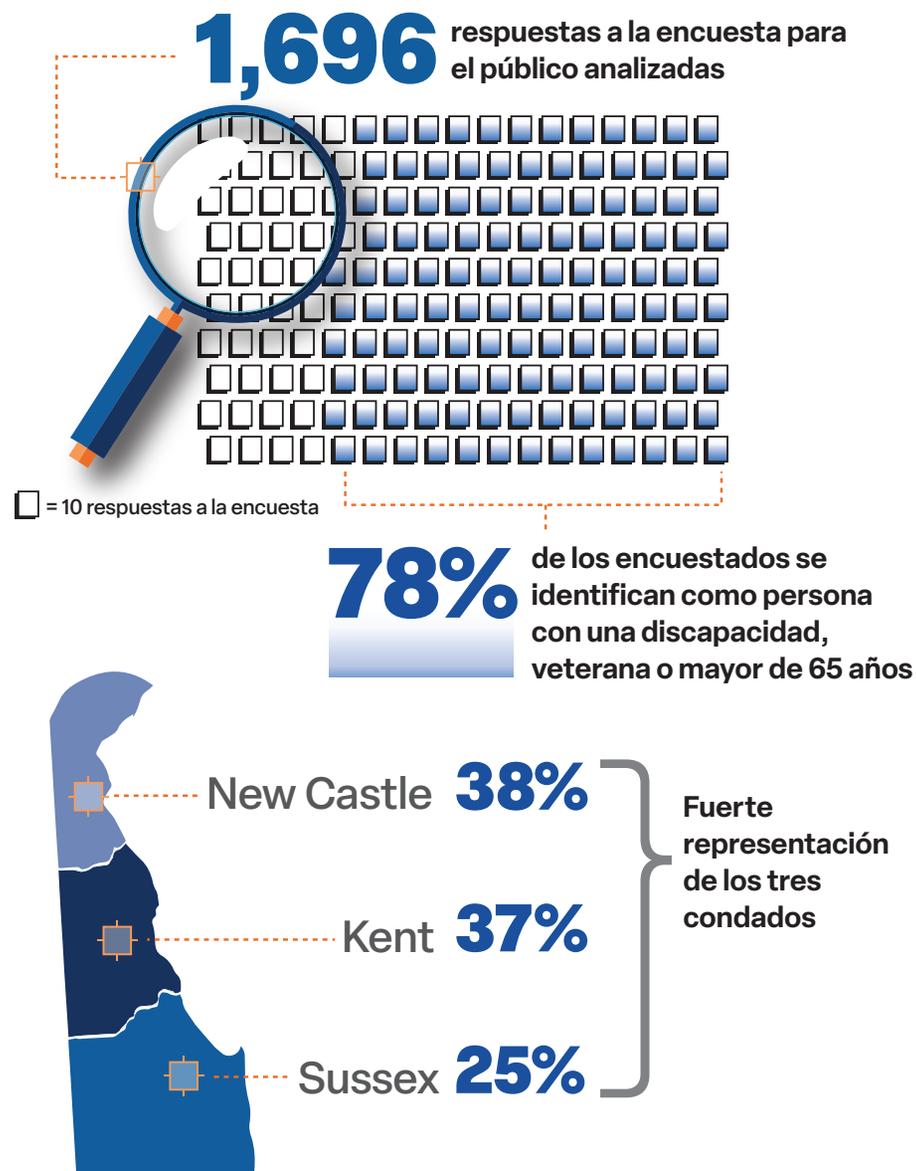
En el **Apéndice B** hay una lista de las iniciativas de difusión de DTC.

Resumen de los resultados de la encuesta para el público

La encuesta para el público estuvo abierta desde principios de julio de 2024 hasta finales de septiembre de 2024. En la **Figura 1** se ilustra el resumen general de todas las respuestas recibidas y las zonas geográficas alcanzadas durante el período de difusión. El equipo del proyecto analizó las respuestas de la encuesta desarrollando tablas con un resumen de cada pregunta y utilizando tabulaciones cruzadas para ver cómo respondieron personas de diferentes demografías.

El equipo del proyecto también revisó y resumió cientos de comentarios individuales abiertos. Los comentarios proporcionaron una expansión de pensamientos y justificaciones para ciertas opiniones. Finalmente, una vez que se cerró la encuesta para el público, el equipo del proyecto revisó todas las respuestas de la encuesta y eliminó las respuestas de personas que estaban fuera de la región de Delaware.

Figura 1: Generalidades de las respuestas a la encuesta para el público



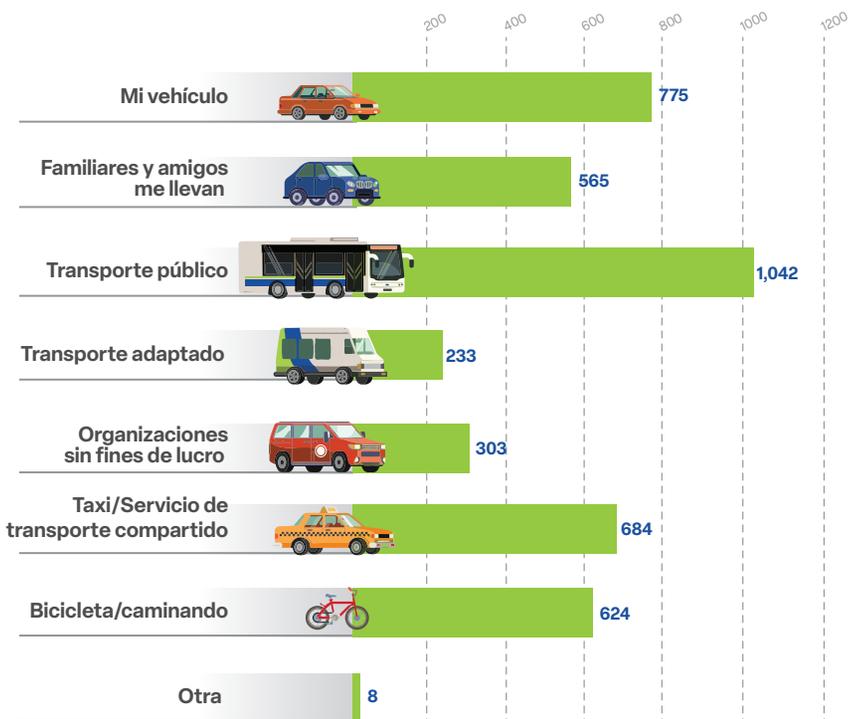
“

El Harrington Senior Center utiliza solo un autobús. Dos serían de gran utilidad ya que ha habido numerosas ocasiones en las que no pude ir en una excursión porque el autobús actual estaba lleno.

Comentario de un encuestado de la encuesta para el público

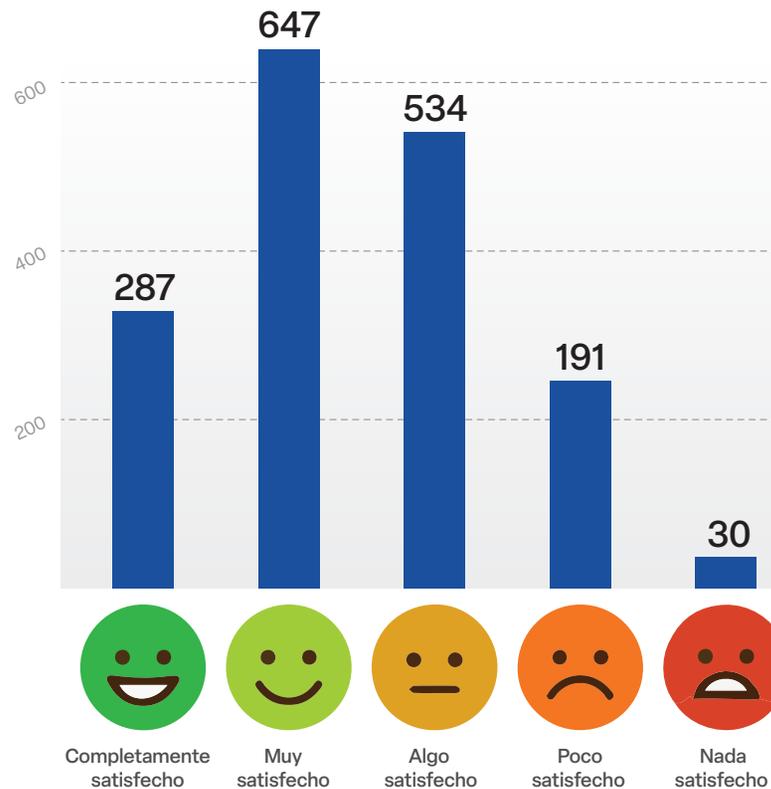
”

Figura 2: Respuesta a la pregunta 1: ¿Qué utiliza para trasladarse la mayor parte del tiempo?



Aproximadamente 1,042 encuestados manifestaron que utilizan el transporte público. 775 encuestados seleccionaron “Mi vehículo”. Estos patrones de respuesta son similares cuando se examinan subconjuntos específicos de demografías, como individuos con discapacidades, veteranos y/o mayores de 65 años, condado y grupos de ingresos.

Figura 3: Respuesta a la pregunta 2: ¿Qué tan satisfecho está usted con sus opciones de transporte?



En general, muchos encuestados están “Muy Satisfechos” con las opciones de transporte que tienen cerca. Solo un pequeño número de respuestas son “Nada satisfecho” o “Poco satisfecho”.

Figura 4: Respuesta a la pregunta 3: ¿Cuál de los siguientes ha sido un desafío para usted al trasladarse localmente?



Aproximadamente el 49% de los encuestados seleccionaron “No hay opciones de transporte a donde quiero ir” y el 43% de los encuestados seleccionaron “Falta de opciones de transporte cuando quiero ir”.

Figura 5: Respuesta a la pregunta 4: ¿Cómo se informa sobre los servicios de transporte disponibles?



Aproximadamente 1,249 encuestados seleccionaron “Búsqueda en internet” para indicar cómo encuentran opciones de transporte. Sin embargo, 1,479 encuestados buscan información sobre servicios de transporte a través de “otras personas” o de “organizaciones comunitarias”.

DIFUSIÓN A PARTES INTERESADAS

El equipo del proyecto se puso en contacto con colaboradores actuales de 5310 para comprender su experiencia con el programa 5310 operado por DTC. El equipo también se puso en contacto con otras organizaciones de servicios sociales y comunitarias para recopilar información sobre los desafíos de transporte que enfrentan sus clientes. Para la actualización del Plan Coordinado, las partes interesadas tuvieron dos funciones principales:

Promoción de la encuesta para el público: Para ayudar a los interesados a difundir información sobre la encuesta para el público entre sus clientes, el equipo del proyecto proporcionó a las partes interesadas un conjunto de herramientas de comunicación (**Apéndice A**). El conjunto de herramientas incluyó instrucciones, imágenes y texto redactado para su uso en redes sociales, correos electrónicos y boletines informativos, además de un volante apto para imprimir. Todos los materiales incluían un código QR para la encuesta en línea y una copia impresa de la encuesta.

Respondieron al cuestionario para partes interesadas: El equipo del proyecto reunió información de las partes interesadas mediante un cuestionario. El cuestionario se envió a las partes interesadas antes de las reuniones trimestrales de DTC en junio de 2024. Incluía preguntas sobre el tipo de organización, los servicios de transporte que proporcionan (si correspondía), y los recursos o servicios necesarios, así como cualquier barrera o desafío para proporcionar los servicios del programa 5310 o atender las necesidades de transporte de sus clientes.

Estrategia para involucrar a las partes interesadas

El equipo del proyecto participó en dos de las reuniones trimestrales de DTC con los colaboradores actuales del programa 5310 para hablar sobre las perspectivas de las partes interesadas sobre las necesidades de transporte, las posibles estrategias y los desafíos en la asignación de servicios del programa 5310. Estas reuniones permitieron a los miembros del equipo del proyecto participar en un diálogo abierto sobre las necesidades, los desafíos y las oportunidades organizacionales.

“

Nuestra población está creciendo, y necesitamos ofrecer más apoyo de transporte local. Los adultos mayores en esta área no tienen familias y, por lo tanto, dependen del transporte local.

Comentario de un interesado

”

Aspectos destacados del cuestionario para partes interesadas

El tema predominante entre las organizaciones que participaron en el cuestionario fue la necesidad de servicios de transporte adicionales. Las organizaciones que ofrecen transporte para citas médicas no urgentes señalaron que sus clientes también requieren transporte para otras actividades, como compras, diligencias, reuniones sociales, otras citas, etc.

Treinta y dos organizaciones completaron el cuestionario de las partes interesadas. Algunos de los encuestados no eran proveedores de servicios, sino grupos de defensa u organizaciones que atienden a poblaciones que dependen de los servicios de transporte. Su aporte fue útil y por eso se incluyó. Dieciocho de los treinta y un encuestados representaron organizaciones privadas/sin fines de lucro. El setenta y seis por ciento (76%) de los encuestados atienden a personas mayores, personas con discapacidades y personas de bajos ingresos. Consulte la **Figura 6** para ver más detalles.

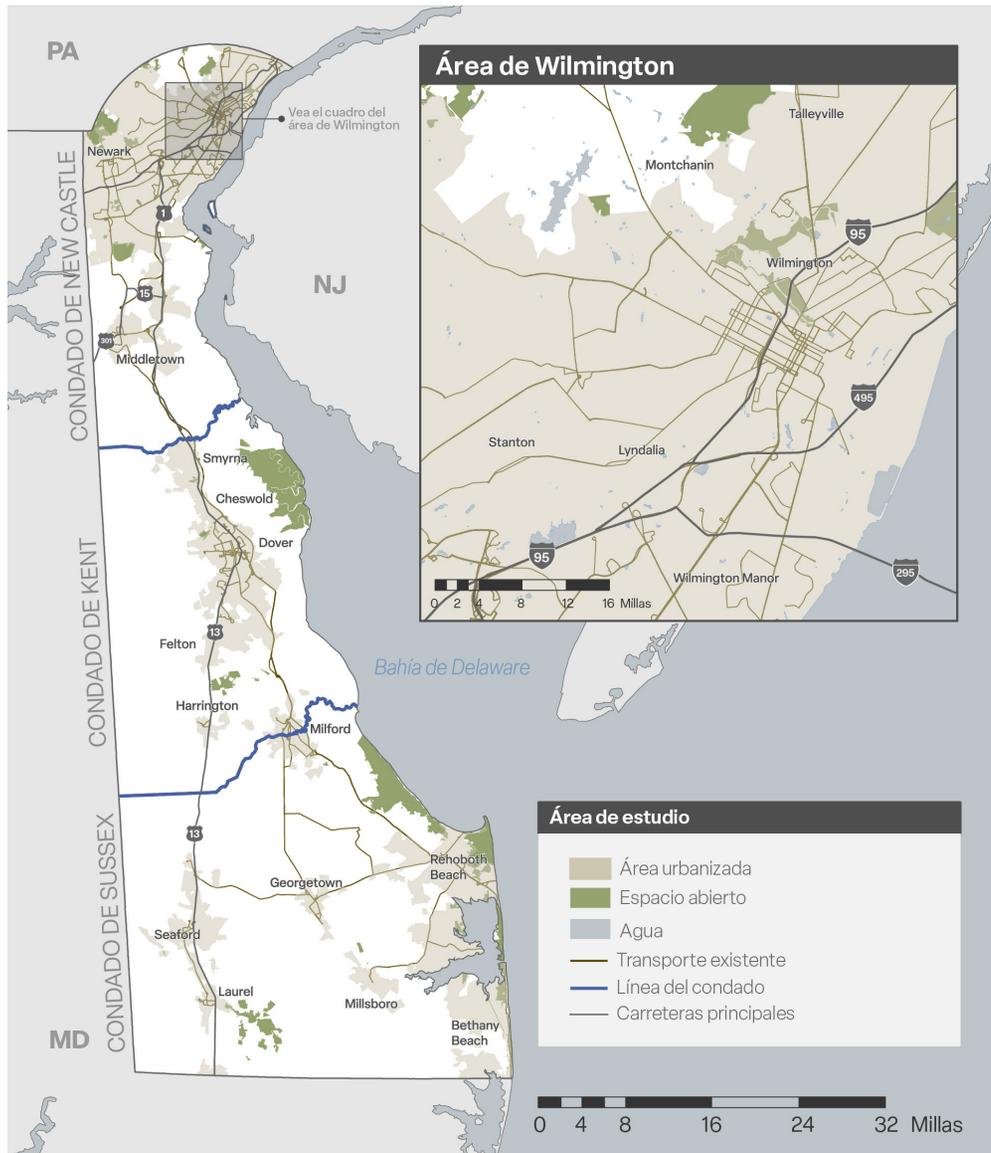
Las restricciones más comúnmente citadas fueron una falta general de financiamiento y una falta de conductores calificados para transportar al público. Las organizaciones sin fines de lucro en particular señalaron que no pueden ofrecer un salario (y beneficios) para los conductores que sea competitivo con las empresas con fines de lucro.

Figura 6: Respuestas al cuestionario para las partes interesadas



3. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO

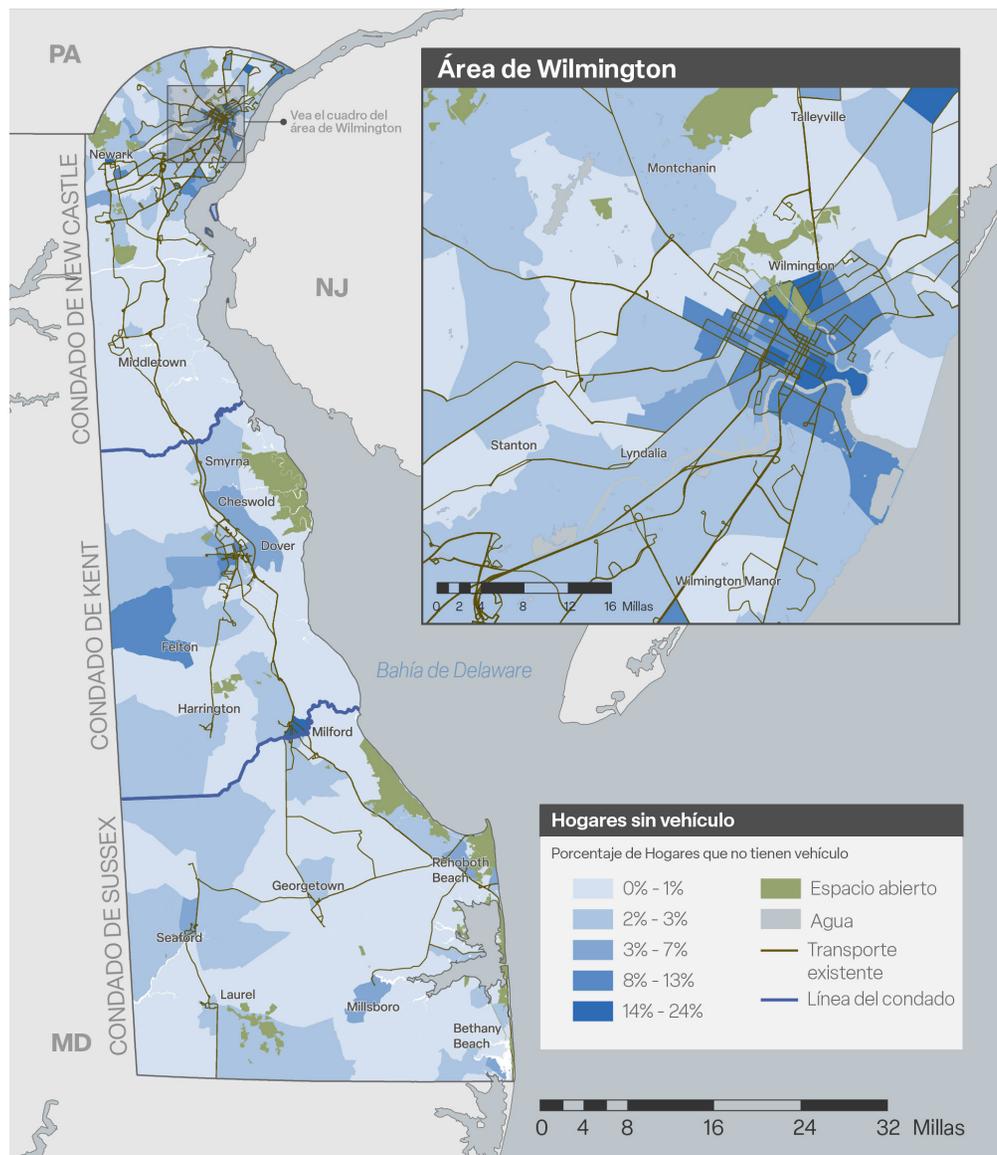
Figura 7: Área estudiada



Área estudiada

Las directrices para la planificación coordinada de la FTA disponen que se debe llevar a cabo una evaluación de las necesidades de transporte para personas con discapacidades y personas mayores. Se llevó a cabo una evaluación comunitaria para evaluar los patrones demográficos dentro del área de servicio. El análisis incluyó muchos factores relacionados o correlacionados con el uso del transporte público y/o la necesidad de servicios de transporte coordinados, entre otros, la densidad de población, el cambio poblacional, los hogares de bajos ingresos, la posesión de vehículos, la población de personas con discapacidades y las poblaciones de personas mayores. El área estudiada se define como todos los sectores censales que se encuentran dentro del estado de Delaware (**Figura 7**).

Figura 8: Hogares sin vehículo



Hogares sin vehículo

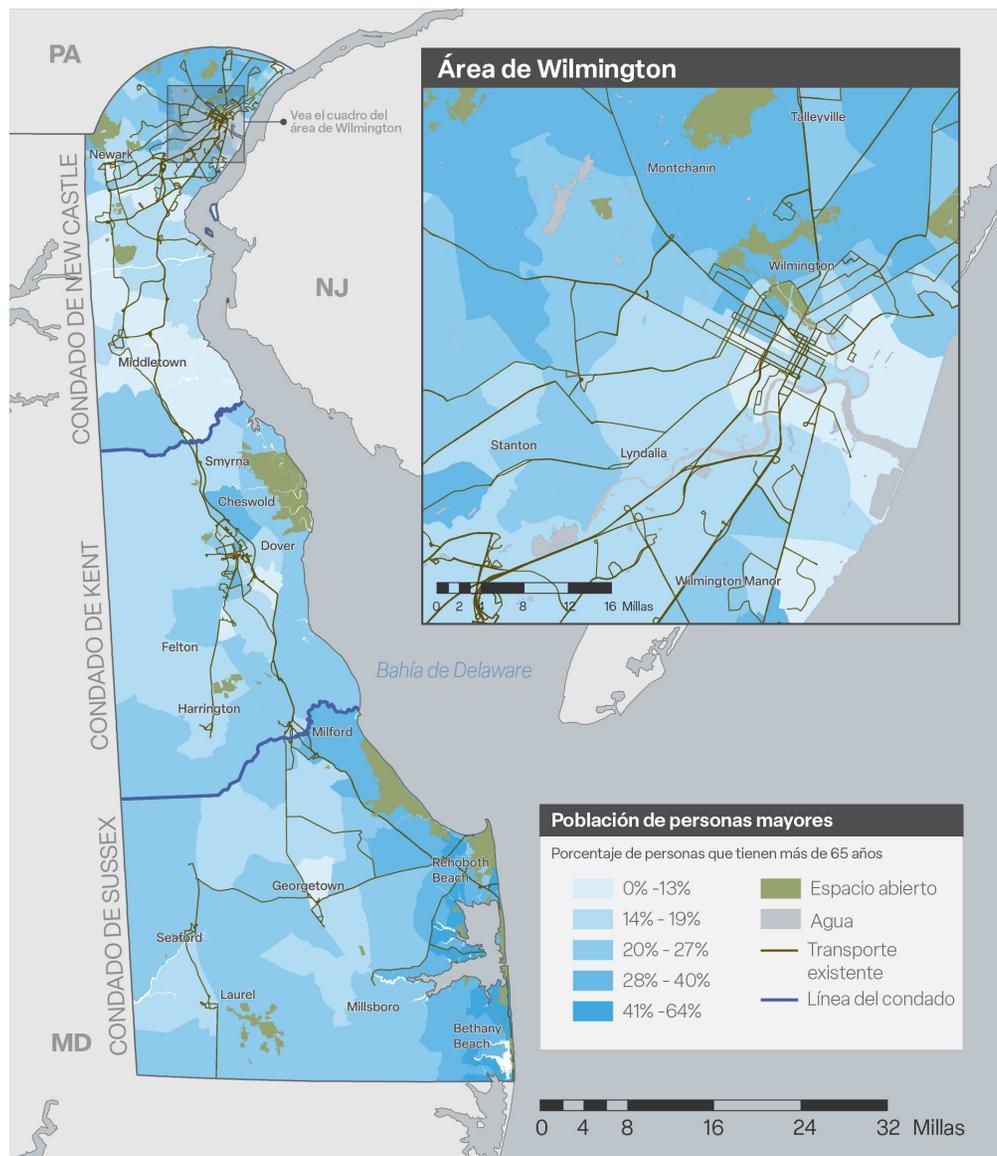
Para algunos hogares, no tener acceso a un automóvil es su decisión, pero para otros, es una limitación fuera de su control. Ciertos factores como los ingresos y la capacidad física/mental pueden influir en que un hogar tenga o no tenga un vehículo propio. La **Figura 8** muestra los hogares sin vehículo en Delaware. En general, los hogares sin vehículo son más comunes en las áreas más densamente pobladas del estado, como las áreas metropolitanas de Wilmington, Dover y Newark, en comparación con los condados de Kent y Sussex. Sin embargo, existen excepciones; áreas como Milford en el condado de Kent tienen un alto porcentaje de hogares sin vehículo, lo cual puede ser desafiante en entornos rurales/suburbanos.

Según la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS), alrededor del 8.3% de los hogares en EE. UU. no poseen un vehículo.¹ La mediana del porcentaje de los hogares de Delaware que no poseen un vehículo es 1.48%.² Esto significa que la gran mayoría de las personas en Delaware tienen acceso a un vehículo.

¹ [Proyecciones a 5 años de las características físicas de la vivienda para unidades ocupadas en 2022 \(EE. UU.\), según la encuesta ACS](#)

² [Proyecciones a 5 años de las características físicas de la vivienda para unidades ocupadas en 2022 \(Delaware\), según la encuesta ACS](#)

Figura 9: Población de personas mayores



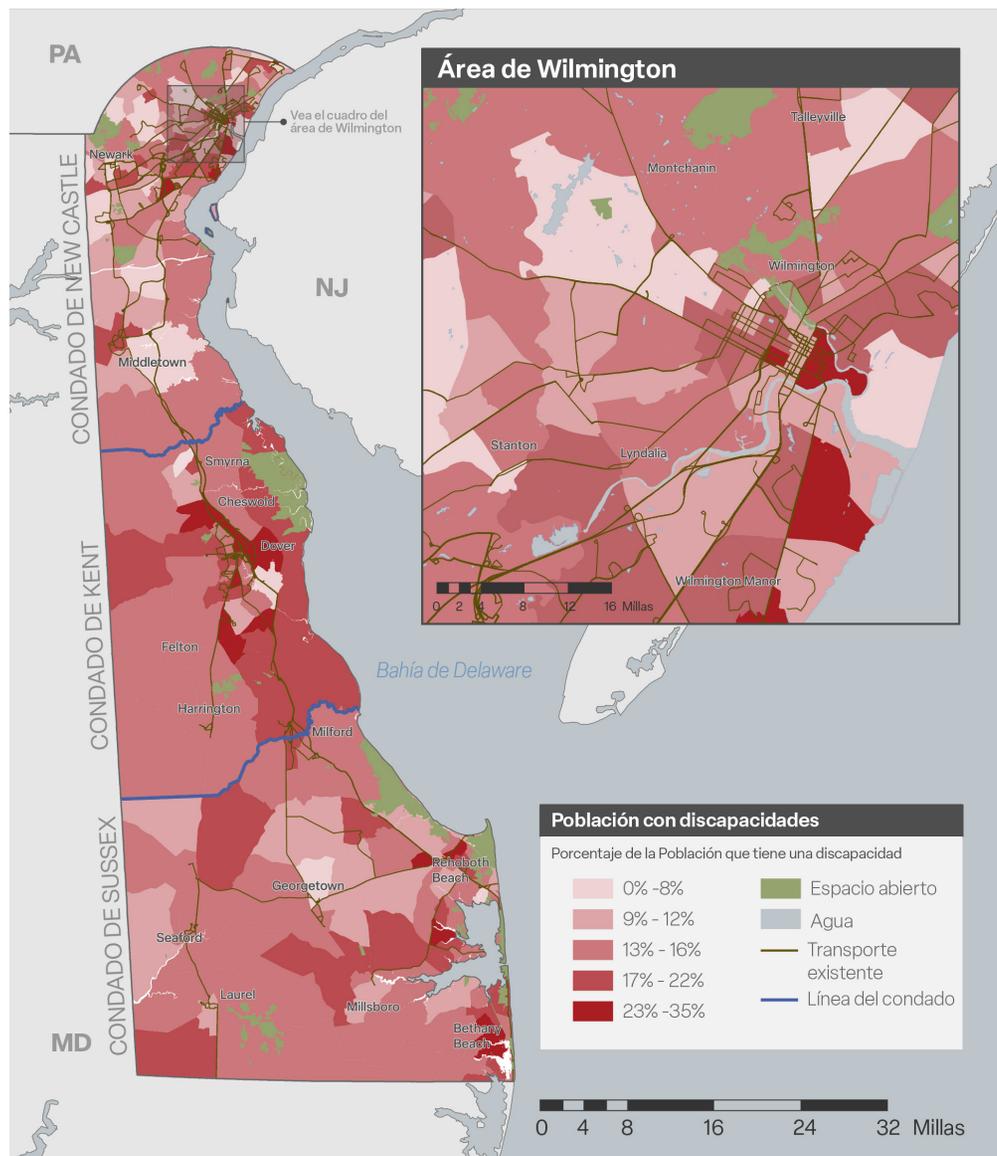
Población de personas mayores

Los residentes mayores a menudo dependen del transporte público y de los servicios de transporte humano para obtener un transporte accesible y económico que les permita llegar al trabajo, a citas médicas, de compras y a otras actividades recreativas. Según el Plan Estatal sobre el Envejecimiento de Delaware 2020 – 2024, se tiene previsto que la población adulta de Delaware mayor de 60 años alcanzará a ser un tercio de la población total del estado para 2040.³ El promedio nacional proyectado de las poblaciones mayores de 60 años será un 22% más bajo que el promedio en Delaware.⁴ En la **Figura 9** se muestra que los sectores censales con los porcentajes más altos de personas mayores (41%-61%) se encuentran en las áreas de Rehoboth Beach y Bethany Beach. Las regiones con el porcentaje más bajo de residentes mayores se concentran principalmente en el Condado de New Castle y Wilmington.

3 [Plan Estatal de Delaware sobre el Envejecimiento - 2020 - 2024](#)

4 [Puntos de inflexión demográficos para los Estados Unidos: Proyecciones de población para 2020 a 2060](#)

Figura 10: Personas con discapacidades



Personas con discapacidades

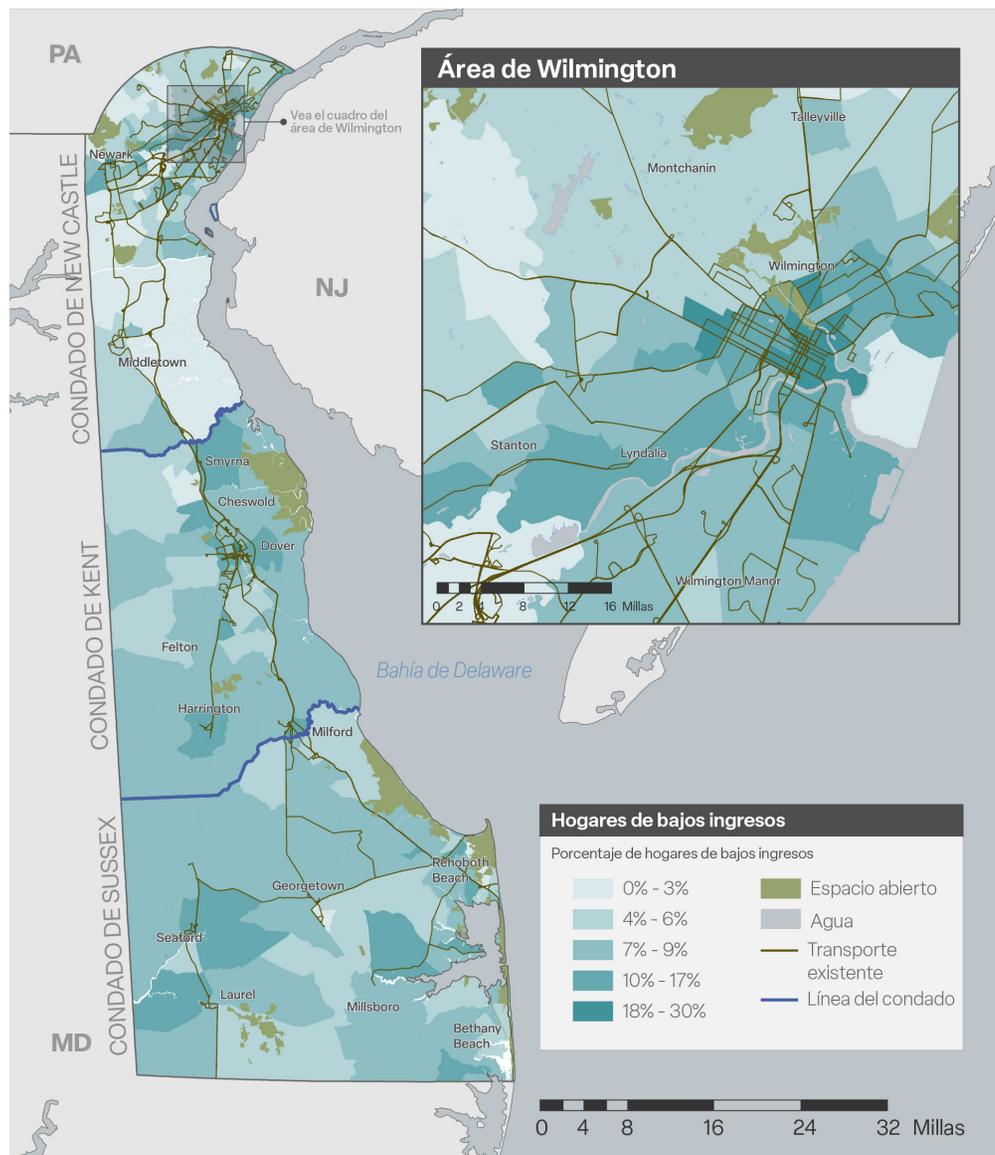
Como se mencionó anteriormente, la población de Delaware está envejeciendo, y como resultado, está aumentando la tasa de personas con discapacidades. Estas discapacidades pueden impedir que las personas conduzcan o utilicen las formas tradicionales de transporte público. La **Figura 10** muestra una alta variación en la prevalencia de residentes con discapacidades en todo el estado. Los sectores censales con un alto porcentaje de residentes con discapacidades (superior al 25%) se encuentran cerca de Rehoboth Beach/Bethany Beach, el centro de Wilmington, Dover, y varias comunidades circundantes cerca de Dover. La prevalencia de discapacidades en Delaware está alineada con el promedio nacional (12.9%)⁵. La prevalencia de discapacidades es más alta en el condado de Kent y más baja en el condado de New Castle (**Tabla 1**).

Tabla 1: Prevalencia de discapacidad

	Población total con discapacidad	Población total	Porcentaje de la población que tiene una discapacidad
Condado de New Castle	69,734	578,284	12%
Condado de Kent	29,616	188,255	16%
Condado de Sussex	34,574	254,585	14%
Total	133,924	1,021,124	13%

⁵ Proyecciones a 5 años de características de discapacidad de 2022 de la encuesta ACS

Figura 11: Sectores de bajos ingresos

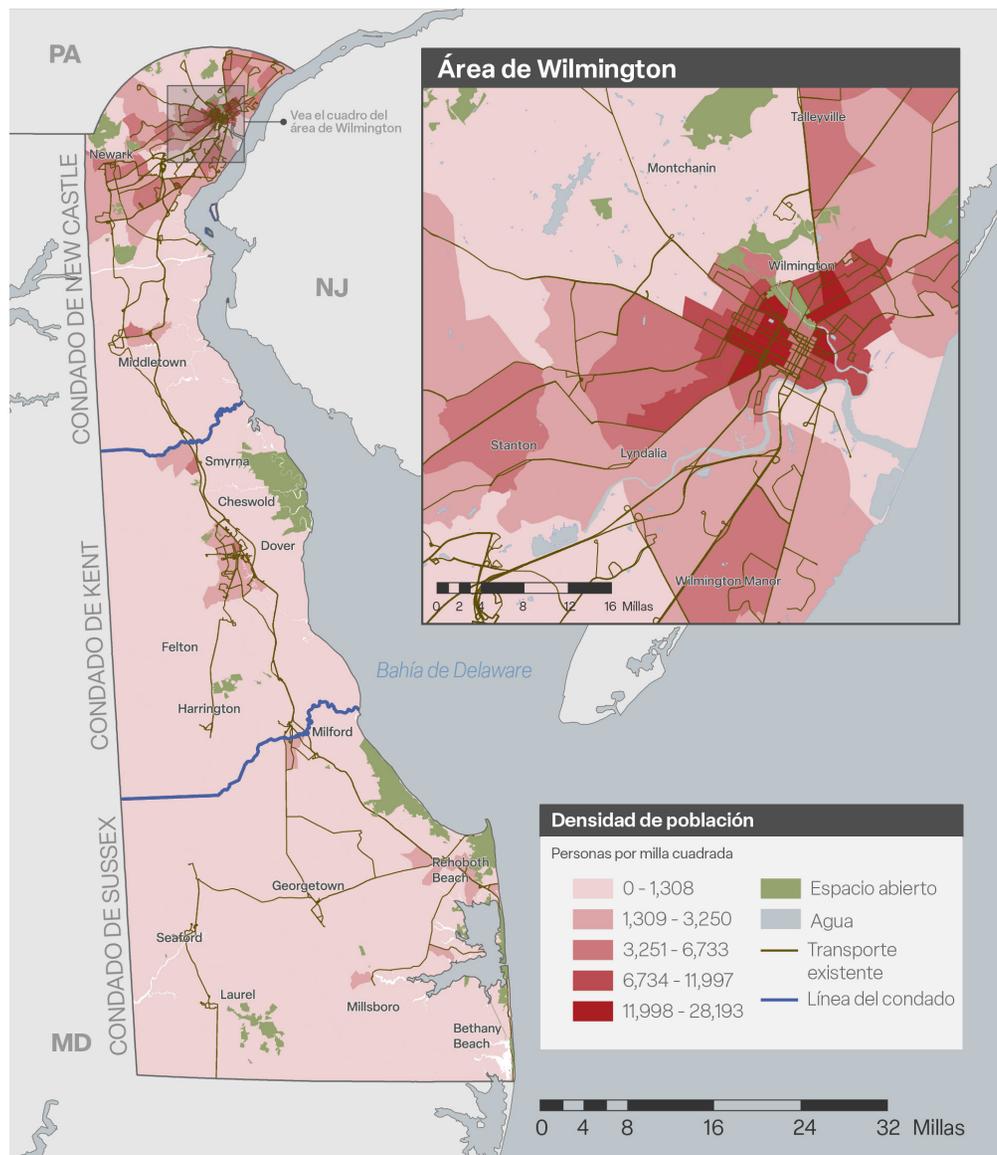


Sectores de bajos ingresos

Muchos hogares de bajos ingresos dependen del transporte público y también pueden depender del transporte de las agencias de servicios humanos para acceder a una movilidad asequible y oportunidades económicas. Los servicios de transporte pueden proporcionar servicios esenciales a aquellos que no tienen acceso a un automóvil o tienen un servicio de transporte público limitado. En la **Figura 11** se muestra la prevalencia de los hogares de bajos ingresos.⁶ Los sectores censales con el porcentaje más alto (18% a 30%) de hogares de bajos ingresos están en Wilmington, Newark y Dover. Por el contrario, los sectores censales con la población más baja de hogares de bajos ingresos (menos del 3%) se encuentran cerca de Rehoboth Beach y en la mitad sur del condado de New Castle.

⁶ [Estado de pobreza en los últimos 12 meses de 2022 de la ACS](#)

Figura 12: Densidad de población



Densidad de población

En la **Figura 12** se ilustra la densidad de población en Delaware. Las áreas más densamente pobladas se encuentran en y cerca de Wilmington, Newark, Middletown y Dover. Los condados de Kent y Sussex tienen densidades de población relativamente bajas en comparación con el condado de New Castle. La combinación de una alta población de personas mayores y una densidad de población relativamente baja, junto con un servicio de transporte fijo escaso en el condado de Sussex, probablemente indica una gran necesidad de opciones de transporte para servicios humanos.

Cambio de la población

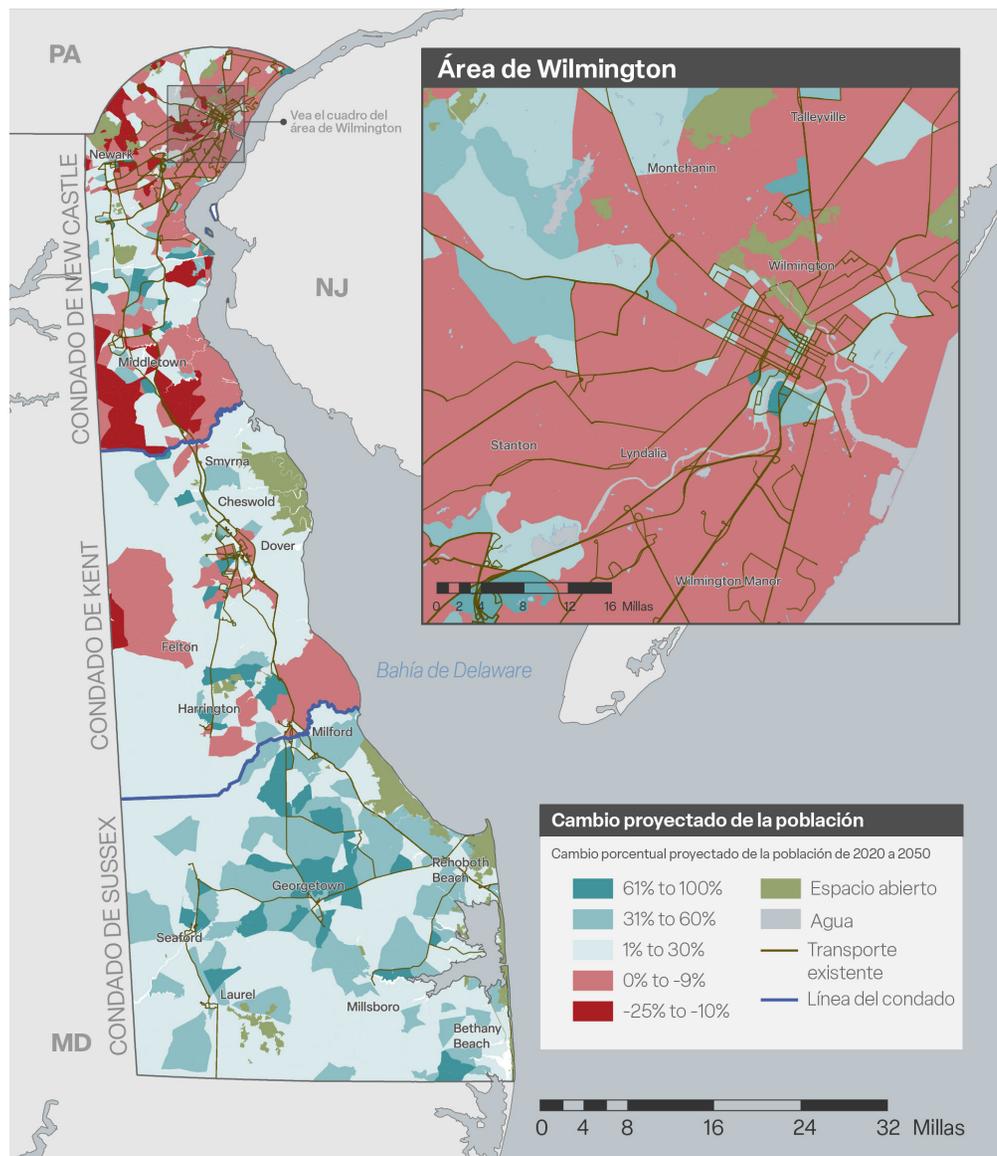
Entre 2010 y 2022, Delaware experimentó un crecimiento poblacional y la población en el estado ha crecido un 11% desde 2010 (**Tabla 2**). El crecimiento de la población varió desde un 21% en el Condado de Sussex hasta un 6% en el Condado de New Castle.

Tabla 2: Cambio de población por condado

	2010	2022	Cambio de 2010 a 2022	% de cambio de 2010 a 2022
Condado de New Castle	533,514	570,567	37,053	6%
Condado de Kent	156,918	182,400	25,482	14%
Condado de Sussex	190,846	240,668	49,822	21%
Total	881,278	993,635	112,357	11%

Fuente: Proyecciones a 5 años de 2022 y 2010 de la ACS

Figura 13: Cambio proyectado de la población de 2020 a 2050



Proyección de la población

En la **Figura 13** y en la **Tabla 3** se muestra el cambio proyectado de población entre 2020 y 2050. Se proyecta que los condados de New Castle, Kent y Sussex tendrán aumentos en la población. Aunque se anticipa que el condado de New Castle tendrá poco crecimiento poblacional para 2050, se proyecta que las áreas dentro y alrededor de Wilmington y Newark tendrán una disminución en la población.

Tabla 3: Cambio proyectado de la población de 2020 a 2050

	2020	2050	Cambio de 2020 a 2050	% de cambio de 2020 a 2050
Condado de New Castle	564,371	580,939	16,568	3%
Condado de Kent	181,497	211,150	29,653	14%
Condado de Sussex	235,820	351,350	115,530	33%
Total	981,688	1,143,439	161,751	14%

Fuente: Delaware Population Consortium (DPC) 31 de octubre de 2023, Population Project by Single Year and 5-Year Age Cohorts (Proyecto de población por cohortes de una año y 5 años)

Poblaciones de personas mayores proyectadas

Delaware tiene el quinto porcentaje más grande de individuos mayores de 65 años del país. En la **Tabla 4** se destaca la población proyectada de personas de 65 años o más. En general, se anticipa que Delaware verá un crecimiento significativo (46%) en la población de personas mayores. Se prevé que el Condado de Sussex tendrá el mayor crecimiento de la población de personas mayores (70%) en los próximos 25 años, que es la tasa de crecimiento combinada de los condados de New Castle y Kent. El crecimiento total proyectado de la población en el condado de Sussex probablemente se deba al aumento de las poblaciones de personas mayores en el condado.

Tabla 4: Cambio proyectado del sector de personas mayores de 2020 a 2050 por condado

	2020	2030	2040	2050	Cambio de 2020 a 2050	% de cambio de 2020 a 2050
Condado de New Castle	90,986	128,035	139,152	139,208	48,222	35%
Condado de Kent	28,664	43,423	44,950	44,688	16,024	36%
Condado de Sussex	26,697	99,362	97,257	89,523	62,826	70%
Total	146,347	270,820	281,359	273,419	127,072	46%

Fuente: Delaware Population Consortium (DPC) 31 de octubre de 2023, Population Project by Single Year and 5-Year Age Cohorts (Proyecto de población por cohortes de una año y 5 años)

4. INVENTARIO DE PROVEEDORES DE TRANSPORTE

INVENTARIO DE PROVEEDORES DE TRANSPORTE

En diferentes partes de Delaware, se dispone de una variedad de servicios de transporte público, transporte para servicios humanos y servicios de transporte privado. En esta sección se describen los programas y servicios de transporte. El proceso para identificar los diversos recursos de transporte disponibles en la región incluyó:

- Uso de información del plan de transporte coordinado anterior para la región
- Obtención de información de las partes interesadas a través de las reuniones de partes interesadas que prepara DTC y un cuestionario para partes interesadas
- Seguimiento con el personal del programa de transporte para llenar los vacíos en la información

Transporte público

DART First State

DTC opera DART First State y ofrece opciones de transporte público en todo el estado. Los servicios proporcionados incluyen rutas fijas, entre condados, microtránsito, rutas flexibles, servicio de temporada en zonas turísticas, transporte adaptado (paratransit), servicio de tren suburbano contratado a través de SEPTA, y el programa de búsqueda de compañeros para compartir vehículo para ir al trabajo de Delaware Commute Solutions.

Servicio de autobús de rutas fijas

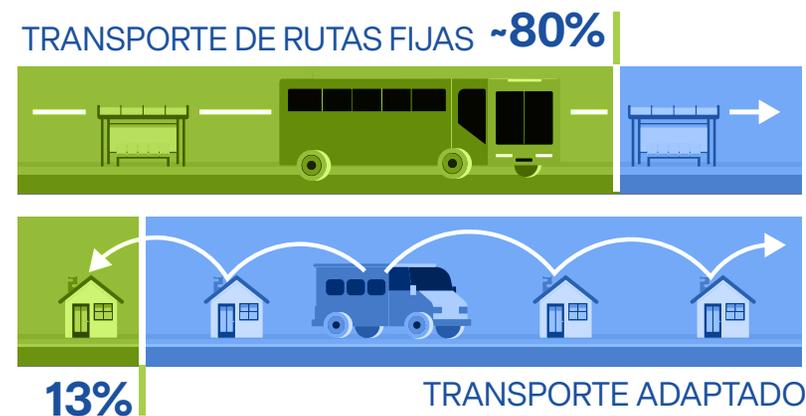
DTC es el único proveedor de transporte público estatal en Delaware y opera como DART First State. Proporciona 51 rutas de

autobuses de recorrido fijo durante todo el año, así como 3 rutas de autobús de playa durante la temporada, y un servicio ampliado en cuatro rutas durante el verano que atienden más de 2,300 paradas con 240 autobuses.

- 30 rutas en el Condado de New Castle
- 10 rutas en el Condado de Kent
- 6 rutas en el Condado de Sussex
- 4 rutas entre condados
- 1 ruta flexible – Circuito en Seaford

DTC también ofrece servicio de tren suburbano en Delaware a lo largo del Corredor Noreste, contratado a través de SEPTA. En el año fiscal 2023, DTC proporcionó 499,837 viajes en todo el sistema en la línea Wilmington/Newark de SEPTA. La figura 14 es una ilustración de los tipos de viajes de DTC. Alrededor del 80% de los viajes son en el servicio de tránsito fijo, mientras que el 13% de todos los viajes son en servicios especializados. Y el 8% restante es de SEPTA.

Figura 14: Tipos de viajes de DTC



La mayoría del servicio de transporte de rutas fijas de Delaware se concentra en el Condado de New Castle, donde la población es más densa. Sin embargo, DTC recientemente completó un estudio de un año de duración sobre el servicio de transporte en todo el estado para encontrar formas de proporcionar un sistema de transporte estatal más sostenible y equitativo.

El estudio, llamado DART Reimagined (Reimaginado), reconoce que el servicio de autobús de rutas fijas no es capaz de satisfacer las necesidades de transporte de gran parte de Delaware, y en particular, las necesidades de muchos de los clientes de tránsito especializado de Delaware. DART Reimagined ha identificado oportunidades para reconfigurar la red de autobuses e implementar nuevos planes de servicio. La lista de cambios recomendados incluye:

- Modificación de rutas (alineación, destinos servidos y frecuencia)
- Consolidación de rutas
- Adición de nuevas rutas
- Discontinuación de rutas
- Adición de ocho nuevos servicios de microtransporte DART Connect para reemplazar rutas fijas
- El servicio de transporte adaptado de DART implementará una nueva tecnología de software y hará la transición de los clientes de transporte adaptado hacia un mayor uso de servicios de ruta fija y microtransporte.

Una recomendación significativa es el uso incrementado de zonas de microtransporte en áreas que no son adecuadas para rutas fijas. Estas zonas en los condados de Kent y Sussex, y en áreas del condado de New Castle fuera de Wilmington, proporcionarán circulación comunitaria y conexiones a empleos, comercios, servicios y centros de transporte. El Plan prevé ocho nuevas zonas de microtransporte en todo el estado.

DTC ha desarrollado un plan de implementación en tres fases para los cambios en el servicio a lo largo de aproximadamente cinco años. La primera fase se implementó como parte de los cambios

de servicio de la primavera y el otoño de 2024. A través de la expansión de zonas de microtransporte, se anticipa que DART Reimagined incrementará el acceso al transporte para muchas de las personas que actualmente dependen de los proveedores de 5310.

Microtransporte por pedido DART Connect

DART Connect es un servicio de microtransporte por pedido en Newark, Georgetown y Millsboro. DART Connect está disponible para cualquier persona que necesita transporte en o alrededor de Newark, Georgetown y Millsboro. Para los clientes que viajan en estas áreas, proporcionará conexiones de primera y última milla a las rutas de autobuses de DART. Los clientes que usan una silla de ruedas serán recogidos y dejados lo más cerca posible del punto de recogida y entrega del cliente. DART opera el servicio de microtransporte con 8 vehículos.

Servicio de transporte adaptado DART First State

DART First State proporciona servicio especializado para personas con discapacidades que no pueden utilizar las rutas fijas de DTC. Las reservaciones para viajes deben hacerse con anticipación. DART opera estos servicios con 276 vehículos.

Delaware Commute Solutions

Delaware Commute Solutions es el programa de transporte compartido de DTC que ayuda a formar grupos de auto compartido y camionetas compartidas, y ofrece programas para ir y regresar del trabajo, como Guaranteed Ride Home y un programa de recompensas. El programa recibe apoyo de fondos estatales y federales.

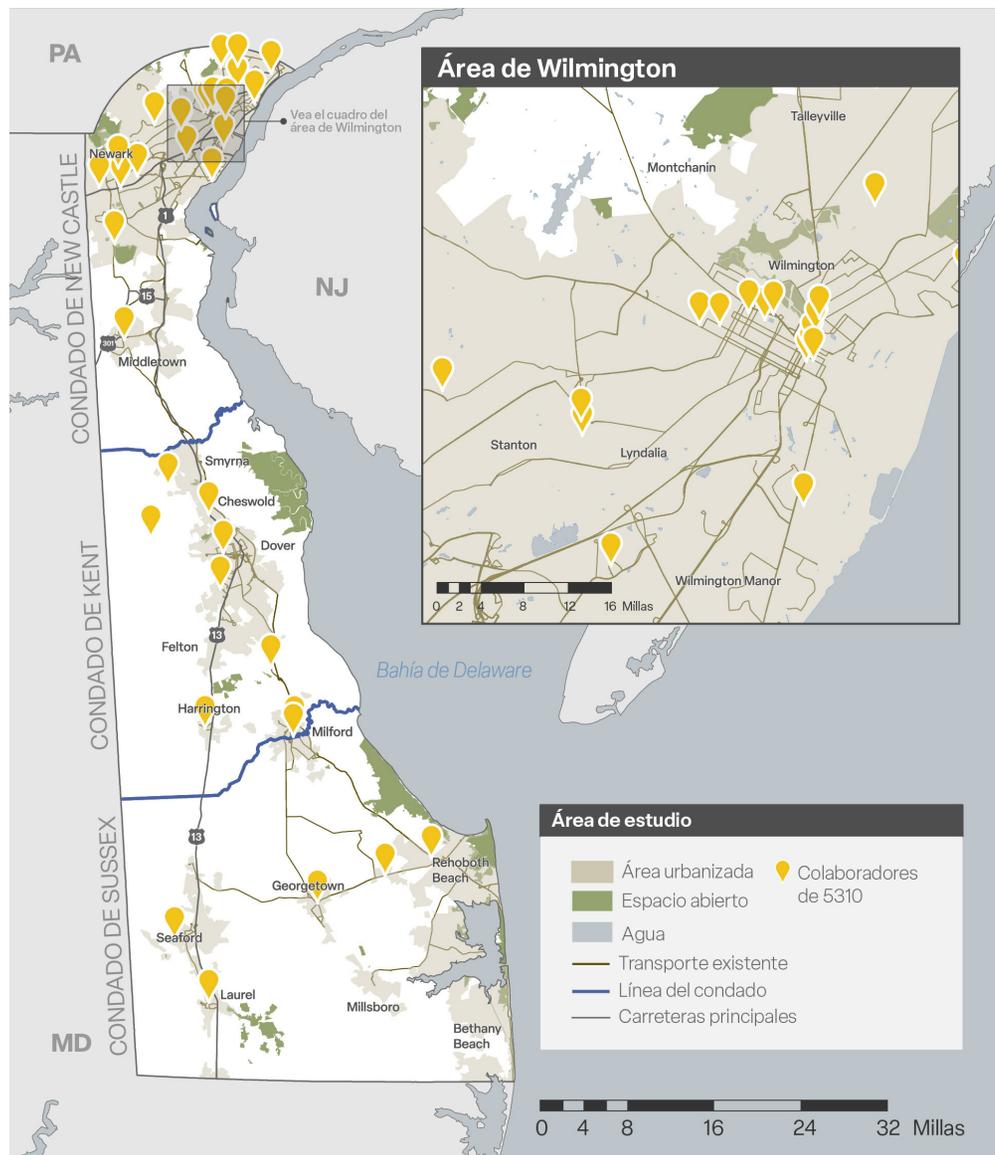
Senior Citizen Affordable Taxi (SCAT)

El programa SCAT (taxi económico para personas mayores) ofrece un descuento del 50% en las tarifas de taxi en taxis privados para ciudadanos mayores y personas con discapacidades.

Servicio de ferrocarril de SEPTA

DART First State tiene un contrato con Southeastern Pennsylvanian Transportation Authority (SEPTA) para operar el segmento de Wilmington de la línea Wilmington/Newark del tren regional de SEPTA. El servicio cuenta con 32 trenes entre semana y 17 los fines de semana.

Figura 15: Ubicaciones de los colaboradores actuales de 5310



Cecil Transit

Cecil County, Maryland ofrece servicio de autobús de ruta fija en la Conexión de Glasgow de la Ruta 1 con paradas en Glasgow y en la Conexión Elkton-Newark de la Ruta 4 con paradas en Newark y Glasgow. Bajo solicitud, se pueden hacer desviaciones de hasta 3/4 de milla a lo largo de una ruta fija.

Cape May-Lewes Ferry

El transbordador Cape May-Lewes Ferry ofrece servicio de transbordador durante todo el año entre Cape May, Nueva Jersey y Lewes, Delaware a través de la bahía de Delaware. El servicio de transbordador es operado por Delaware River & Bay Authority y ofrece servicio variable de lunes a domingo, desde las 7:00 a.m. hasta las 6:00 p.m.

Seasonal Shuttles

El Jolly Trolley es un servicio de transporte público de ruta fija que ofrece transporte entre Rehoboth Beach y Dewey Beach desde el Día de los Caídos hasta el Día del Trabajo. La Ciudad de Bethany Beach también opera un servicio de transporte en tranvía en temporada para trasladar a los residentes y visitantes a las playas. El tranvía opera desde el viernes antes del Día de los Caídos hasta mediados de septiembre.

Proveedores de servicios de la Sección 5310

El propósito del programa Sección 5310 es proporcionar asistencia de transporte a poblaciones vulnerables. Los servicios de transporte de la Sección 5310 generalmente se proporcionan solo a los clientes de la agencia y para un propósito de viaje específico, generalmente ya sea médico o para acceder a las ubicaciones de la agencia y durante horarios y días limitados. En la figura 15 se muestran las ubicaciones de los participantes actuales de la Sección 5310 en Delaware. Los proveedores de servicios enumerados en el lado derecho de la página 20 incluyen transporte médico no urgente, servicios para veteranos, organizaciones basadas en membresía, privadas y sin fines de lucro.

COLABORADORES ACTUALES DE 5310

- Absalom Jones Senior Center
- New Castle County Senior Center
- Bernard and Ruth Siegel Jewish Community Center
- Bethel AME Church
- Brandywine Community Resource Center (Claymont Community Center)
- Cape Henlopen Senior Center
- C.E.R.T.S.- Forward Journey
- CHEER (Sussex County Senior Services)
- Christ the Cornerstone Church
- Emmanuel AME Church
- Exceptional Care for Children
- Ezion Mt. Carmel Church
- First Baptist Church of Cheswold
- Frederica Senior Center
- Harrington Senior Center
- Harvest Years Senior Center
- Ingleside Retirement Homes, Inc.
- Kent Sussex Industries
- Laurel Senior Center
- Lewes Senior Center
- Lorelton Foundation
- Lutheran Senior Services (anteriormente Luther Towers)
- M.O.T. Senior Center
- Mamie A. Warren Senior Center
- Mary Campbell Center
- Mid-County Senior Center
- Milford Senior Center
- Ministry of Caring (Sacred Heart Village)
- Modern Maturity Center
- Nanticoke Senior Center
- New Castle Senior Center
- Newark Senior Center
- Peoples Settlement Association
- Rock of Ages Missionary Baptist Church
- Rosehill Community Center
- Sellers Senior Center
- Shiloh Baptist Church
- St. Anthony's Senior Center
- St. Joseph's Catholic Church
- St. Matthew's Church of N.C.C.D
- St. Patrick's Senior Center
- The Kutz Home
- Wilmington Senior Center

OTROS PROVEEDORES DE TRANSPORTE

- Career TEAM
- Delaware Center for Homeless Veterans
- Delaware Veterans Home
- Department of Human and Social Services – Bureau of Oral Health
- Disabled American Veterans (DAV), ubicaciones de la red de transporte:
 - American Legion Post #28, Oak Orchard
 - DAV Dover
 - DAV Seaford
 - People's Place Veterans' Outreach
- FISH of Northern Delaware
- Food Bank of Delaware
- Freedom Center for Independent Living
- Griswold Home Care
- Homewatch Caregivers of Delaware
- ITN Southern Delaware
- Jewish Family Services (JFS) Network
- Kent County Code Purple
- Modivcare (anteriormente LogistiCare Solutions)
- Nurses and Neighbors Collaborative
- Operation Homefront
- Renal Care Transportation
- Home of the Brave
- Senior Helpers
- Shore Care of Delaware Veterans Transportation Service
- Veterans Administration Mobile Health Clinic
- Village Volunteers (anteriormente Greater Lewes Village Network)
- Warriors Helping Warriors Wilmington Alliance
- Wilmington Alliance
- Wilmington Veteran Administration Medical Center Shuttle

Muchas de estas organizaciones proporcionan asistencia con el transporte. Los tipos de asistencia varían e incluyen:

- Transportar a los clientes en vehículos de la agencia/organización
- Remitir a los clientes a los servicios de transporte público o proporcionar vales de transporte a los clientes
- Contratar con terceros para proporcionar transporte cuando sea necesario
- Coordinar el transporte hacia servicios médicos/entrega de productos o servicios a clientes

5. NECESIDADES DE TRANSPORTE NO RESUELTAS Y PROBLEMAS

INTRODUCCIÓN

La combinación de la encuesta para el público, el cuestionario de las partes interesadas y la asistencia a las reuniones trimestrales de los colaboradores de 5310 de DTC ayudó a identificar las necesidades de transporte regionales (Figura 16). Estos hallazgos, combinados con el análisis demográfico documentado en los capítulos anteriores, proporcionan una evaluación amplia de las necesidades de transporte. Se han utilizado estas necesidades para generar posibles estrategias que mejorarían la coordinación del transporte para servicios humanos en toda la región.

Figura 16: *Aportes para identificar las necesidades de transporte regional*



NECESIDADES DE TRANSPORTE REGIONAL

Las necesidades que se reportaron en la encuesta para el público,

el cuestionario, las reuniones con los colaboradores de 5310, así como las conclusiones de los análisis de datos demográficos, se clasificaron en las siguientes categorías de necesidades:

- Expansión de los servicios de transporte
- Más financiamiento
- Necesidades de servicios especializados
- Costo accesible de los servicios de transporte
- Facilidad de uso
- Mejoramiento de la experiencia del cliente
- Difusión, marketing y educación

Muchas de las necesidades se alinean con más de una categoría.

Expansión de los servicios de transporte

El comentario más común del público fue la necesidad de más transporte. Esto incluyó tanto la ubicación de los servicios como el horario de los servicios.

Ubicación de los servicios disponibles

- No hay transporte donde vivo o adonde necesito ir (por ejemplo, al supermercado)
- Las paradas de autobús están demasiado lejos de mi casa o de mi destino
- No hay suficiente servicio en el condado de Sussex, en las zonas rurales y en el sur de Delaware en general
- Necesitamos más servicio puerta a puerta cuando una persona solo puede caminar distancias limitadas
- Fuera de los límites de la ciudad o del pueblo hay muchas menos opciones

- Más opciones de transporte para viajes no médicos

Horario de los servicios

- Los servicios de transporte no operan a las horas que quiero o necesito a algún lado.
- La disponibilidad de transporte público los fines de semana y días festivos es limitada
- Necesidad de más servicios para viajeros frecuentes de 5310
- Necesito el servicio de transporte para viajar más tarde en la noche
- Los tiempos de viaje son largos en el servicio vespertino, si es que existe
- Las transferencias no están bien coordinadas, por lo que los tiempos de viaje pueden ser muy largos.
- Necesitamos más servicio temprano en la mañana y en las noches y los fines de semana, para los trabajadores de la industria de servicios y los trabajadores por turnos.
- Hay opciones limitadas los fines de semana
- Los tiempos de espera para el transporte son demasiado largos
- Necesidad de más conductores

Falta de financiamiento

Los beneficiarios de 5310 indicaron una necesidad apremiante de financiamiento adicional y explicaron que esta necesidad afectó de diferentes maneras los servicios que proporcionan.

- Los centros para personas mayores y las organizaciones de servicios sociales necesitan más autobuses
- Fondos insuficientes para el mantenimiento de vehículos
- Las organizaciones de servicio social necesitan más conductores o apoyo financiero para pagarles más a los conductores

Necesidades de servicios especializados

Las poblaciones de edad avanzada y las personas con discapacidades enfrentan desafíos específicos en el transporte. A medida que la población general envejece, esto se convierte en un problema mayor y genera una mayor demanda de servicios.

- No hay suficientes opciones para las personas mayores, personas con movilidad reducida o personas con discapacidades
- No todos los proveedores de servicios que no reciben fondos federales pueden aceptar sillas de ruedas
- Necesidad de características accesibles en y alrededor de la parada de autobús (banquetas en buen estado, rampas para las banquetas, etc.)
- Necesidad de características accesibles en vehículos de transporte o vehículos de transporte de servicios humanos
- Los autobuses de ruta fija son difíciles de abordar para las personas con discapacidades
- La infraestructura accesible, como las aceras con rampas en las esquinas no es común en las áreas rurales
- Se debe proteger la privacidad de una persona con discapacidad
- Necesidad de servicio puerta a puerta para individuos con discapacidades
- Necesidad de capacitación para el público sobre cómo utilizar las opciones de transporte, especialmente para las personas con discapacidades
- Necesitamos capacitación para los trabajadores de transporte sobre las necesidades especiales de las personas con discapacidades
- Necesidad de asegurar la calidad del servicio para los usuarios de transporte adaptado

Costo accesible de los servicios de transporte

Las tarifas pueden ser prohibitivas para personas cuyos viajes no están subvencionados por un programa o una agencia, o que viven con un ingreso fijo.

- El costo de las tarifas es demasiado caro (especialmente los taxis y las empresas de redes de transporte)
- Las tarifas para los servicios de transporte de ruta fija entre condados son altas
- No hay opciones económicas para el mismo día

Facilidad de uso

Muchos de los encuestados citaron desafíos con el uso de los servicios. Algunos desafíos estuvieron relacionados con la tecnología, pero otros reflejaron la falta de información sobre los servicios o cómo utilizarlos.

- La tecnología de acceso al transporte puede ser difícil para algunas personas
- La aplicación DART no siempre funciona
- Es difícil comprar pases impresos
- Es difícil determinar cómo pagar en el transporte
- Dificultad para ver un vehículo de DART en tiempo real en una aplicación o en línea
- Los traslados a otros sistemas de transporte o dentro de DTC son difíciles

Mejoramiento de la experiencia del cliente

Varias personas indicaron que las personas mayores o los individuos con discapacidades tienen dificultades para utilizar el servicio de transporte adaptado y otros servicios.

- Mejoramiento de la calidad del servicio para los usuarios del transporte adaptado

- Capacitación para operadores y conductores sobre cómo ayudar a sus clientes con dignidad
- Necesidad de más servicio puerta a puerta cuando una persona no puede caminar distancias largas
- Necesidad de características accesibles en vehículos de transporte o vehículos de transporte de servicios humanos

Difusión, marketing y educación

Una necesidad identificada fue la falta de conocimiento sobre los recursos de transporte en la región. Las actividades que abordan estas necesidades pueden ayudar a aumentar la visibilidad de los servicios de transporte entre el público y los responsables de políticas, mientras enseñan a los individuos cómo utilizar el sistema de transporte. Muchas personas y agencias a menudo desconocen la gama de servicios disponibles y cómo utilizarlos.

- Necesidad de un recurso centralizado para los servicios de transporte, particularmente para personas mayores, individuos con discapacidades y personas de bajos ingresos
- Difícil determinar qué servicios hay
- Necesidad de un programa de capacitación en viajes más robusto o mayor conciencia sobre los servicios
- Las transferencias a otros sistemas de transporte o dentro de DTC son difíciles
- Difundir la información de contacto de los voluntarios o las organizaciones sin fines de lucro para ayudar a más personas necesitadas
- Las opciones de pago en el transporte público pueden ser confusas
- Falta de conocimiento sobre opciones u oportunidades de autos compartidos o viajes compartidos

6. OBJETIVOS Y POSIBLES ESTRATEGIAS

INTRODUCCIÓN

Con base en las necesidades de transporte no abordadas y las brechas existentes entre los servicios actuales y esas necesidades, este capítulo ofrece estrategias para ayudar a satisfacer esas necesidades. El desarrollo de estas estrategias se basó en un análisis de necesidades/brechas de transporte. Se describen los objetivos más amplios a la derecha.

En general, las dos principales necesidades citadas por el público y los proveedores del programa 5310 fueron la falta de financiación. Esto se reflejó en la necesidad de servicios adicionales, tanto en términos de áreas de cobertura como en cantidad de servicio, ya sea en frecuencia o disponibilidad en las noches y fines de semana. La falta de conductores es un problema relacionado: los proveedores sin fines de lucro posiblemente no puedan ofrecer a los conductores sueldos y beneficios competitivos. Muchas de las estrategias buscan abordar las problemas de financiamiento, ya sea encontrando más fuentes de financiamiento, explorando maneras de usar los fondos limitados de manera más eficiente o identificando formas de apoyar un mayor uso de los servicios de transporte público y transporte adaptado de DTC para aliviar la demanda sobre los proveedores de servicios sociales.

Algunas de estas estrategias son más fáciles de implementar que otras. Algunas son a plazos más largos y algunas requerirán apoyo de otras agencias. Para cada estrategia, se muestra un tiempo estimado para comenzar la implementación utilizando la siguiente escala.


Corto plazo
1-2 años


Mediano plazo
3-5 años


Largo plazo
6-10 años

Objetivos generales



Objetivo #1: Explorar fuentes adicionales de financiamiento para los colaboradores del programa 5310



Objetivo #2: Abordar la necesidad de más conductores



Objetivo #3: Colaborar con otros para un uso más eficiente de los recursos existentes



Objetivo #4: Crear un comité asesor para el programa 5310



Objetivo #5: Reducir los desafíos de accesibilidad para los usuarios de transporte públicos



Objetivo #6: Garantizar un servicio al cliente de calidad



Objetivo #7: Expandir el alcance, el marketing y la educación



Objetivo #8: Preparar al público para servicios adicionales de microtransporte a través de DART Reimagined



Objetivo #9: Prepararnos para los cambios demográficos en el futuro



Objetivo #1

Explorar fuentes adicionales de financiamiento para los colaboradores del programa 5310

Se identificó que el financiamiento es una de las mayores necesidades para el transporte para servicios humanos. Los servicios de transporte de servicios humanos coordinados requieren suficiente capital para mantener el reemplazo de vehículos, la rehabilitación de vehículos, las mejoras en el equipo de vehículos y la adquisición de nuevos vehículos. Garantizar que existan estos recursos de capital para los actuales y futuros colaboradores del programa 5310 es esencial para proporcionar transporte a las personas mayores, personas con discapacidades y comunidades de bajos ingresos. Esto ofrece la oportunidad de identificar oportunidades adicionales y creativas de financiamiento para el futuro.



Posibles estrategias	Cronograma
Explorar oportunidades de financiamiento y servicio a través de las industrias de atención médica y seguros de salud	●
Investigar posibles fuentes de financiamiento adicionales, como el programa de subvenciones Digital Equity Competitive Grant Program o la subvención Pilot Program for Innovation Coordinated Access and Mobility Grant	● ●



Objetivo #2

Abordar la necesidad de más conductores

La falta de conductores, particularmente aquellos con Licencia de Conducir Comercial (CDL), no solo se siente entre los participantes en el programa 5310; además, la competencia con los empleadores con fines de lucro también representa un desafío. Las siguientes son estrategias para motivar a gente para convertirse en conductores, ya sean empleados con certificación CDL o voluntarios.



Posibles estrategias	Cronograma
DTC podría mantener una lista de proveedores de servicios que buscan conductores	●
Ofrecer las vacantes como puestos que podrían ser de medio tiempo o para jubilados	●
Anunciar la necesidad de conductores en las pantallas de infotainment y Enplug de DTC en los autobuses y en los centros de transporte	●
Implementar programas nuevos de capacitación para conductores voluntarios, o expandir los existentes	● ●
Crear alianzas con centros de orientación profesional, programas de capacitación laboral e instituciones de enseñanza que ofrecen formación en CDL para compartir oportunidades en DTC y en el programa	● ●
Proporcionar minivans de Clase D para que no se requiera una licencia CDL	● ● ●



Objetivo #3

Colaborar con otros para un uso más eficiente de los recursos existentes

Los acuerdos de colaboración entre los beneficiarios del programa 5310 para compartir recursos podrían ayudar a abordar la falta de recursos (incluidos los conductores y vehículos). Esto podría hacerse compartiendo el uso de los mismos vehículos en diferentes horarios o en distintos días. Por ejemplo, una iglesia que utiliza sus vehículos principalmente los domingos podría encontrar un colaborador para los días entre semana. Esto tendría sentido si una organización no utiliza sus vehículos a plena capacidad o cerca de plena capacidad.

Representaría un gran esfuerzo, y se recomienda que DTC intente esto como un programa piloto. Esto podría tratarse en una de las reuniones trimestrales de 5310 para evaluar el interés y encontrar algunas organizaciones que estén dispuestas a participar. Los beneficios incluirían compartir la responsabilidad de guardar los vehículos de manera segura, conducirlos y darles mantenimiento. DTC podría servir como un “intermediario” y ofrecer apoyo en la implementación de dicho programa. Sería útil que DTC trabajara con las organizaciones para resolver algunos de los posibles problemas (seguro, regulaciones, horas pico transporte, cómo coordinar los horarios, etc.). Podría ser más fácil encontrar conductores si el puesto ofrece más horas por semana. La colaboración también puede ofrecer la oportunidad de proporcionar un salario más competitivo a los conductores si se combinan los recursos. Sería beneficioso encontrar otras agencias que hayan hecho esto y hablar con ellas sobre sus experiencias y lecciones aprendidas.

Posibles estrategias	Cronograma
Crear un programa piloto para alianzas entre proveedores del programa 5310	● ● ●



Objetivo #4

Crear un comité asesor para el programa 5310

El Comité Asesor de Transporte para Personas Mayores y con Discapacidad (Elderly and Disabled Transit Advisory Committee, EDTAC) es un recurso valioso para DTC. Su participación en el programa 5310 podría proporcionar algunas nuevas perspectivas y recomendaciones. DTC podría crear un comité asesor que incluya a representantes del EDTAC y a los beneficiarios de 5310. También podría ser útil contar con otras organizaciones de servicios sociales, proveedores médicos y grupos de defensa en este comité. Esto crearía una oportunidad para fortalecer la comunicación y coordinación entre las agencias que trabajan con las necesidades de los adultos mayores, individuos con discapacidades y comunidades de bajos ingresos. Este comité podría proporcionar comentarios y sugerencias, y asumir la responsabilidad sobre algunas de las recomendaciones en este informe y planes futuros coordinados de las agencias de servicios humanos.

Posibles estrategias	Cronograma
Considerar el desarrollo de un comité asesor para el programa 5310 con reuniones mensuales o trimestrales	● ●
Involucrar al Comité Asesor de Tránsito para Personas Mayores y con Discapacidad	● ●



Objetivo #5

Reducir los desafíos de accesibilidad para los usuarios de transporte público

Muchas personas que participaron en la encuesta para el público mencionaron que tenían dificultades para llegar a las paradas de transporte (p. ej., falta de aceras, la rampa no es accesible según la ADA, etc.) y hay una necesidad general de mejorar el acceso a las paradas de transporte según la ADA. Al fortalecer la coordinación y comunicación interinstitucional entre los proveedores de transporte para servicios humanos, DTC, DeIDOT y otras agencias de Delaware, se podrían abordar mejor las barreras infraestructurales. Algunas de estas estrategias son responsabilidad de DeIDOT.



Posibles estrategias	Cronograma
En áreas con grandes problemas de accesibilidad, considerar otorgar fondos de 5310 a los colaboradores del programa para proporcionar mejoras de accesibilidad tales como construir un camino accesible hacia las paradas de autobús, rampas en las aceras, poner aceras, etc.	●
Coordinar con DeIDOT para priorizar la implementación de mejoras que cumplan con la ADA en las banquetas e intersecciones cerca de las paradas de autobús. Estas mejoras podrían incluir rampas en las aceras, aceras sin barreras y señales peatonales accesibles.	● ●



Objetivo #6

Garantizar un servicio al cliente de calidad

DTC se compromete a proporcionar una experiencia excepcional al cliente todos los días y de todas las maneras posibles a las comunidades a las que sirve. El transporte adaptado de DTC debe ser la primera opción de transporte para el público, y eso no sucederá si el cliente no tiene una buena experiencia. Como se indicó anteriormente, DTC puede gestionar mejor los servicios de 5310 si más miembros del público pueden utilizar los servicios de DTC. Estas estrategias son responsabilidad del área de Capacitación en Servicio al Cliente del Operador de DTC. Dado el carácter continuo de estas estrategias, estas estrategias podrían tener lugar tanto a corto como a largo plazo.



Posibles estrategias	Cronograma
Asegurar que los operadores y conductores ayuden a sus clientes con dignidad	●
Asegurar que se proteja la privacidad de las personas con discapacidades	●
Capacitar a los trabajadores de transporte sobre las necesidades especiales de las personas con discapacidades	●
Asegurar la calidad del servicio para los usuarios del transporte adaptado	●



Objetivo #7

Expandir el alcance, el marketing y la educación

Los posibles usuarios a menudo no conocen los servicios disponibles. Estos servicios incluyen los servicios regulares de DTC, el transporte adaptado, y los proveedores de servicios de 5310. En la encuesta para el público, muchos encuestados afirmaron que se enteraron de los recursos de transporte por medio de otras personas. Una campaña de marketing ayudaría a las personas con movilidad o recursos limitados, a sus familias, al personal de las agencias y a otros que buscan servicios de transporte para personas con discapacidades, personas mayores y/o personas de bajos ingresos. Otros comentarios del público indicaron que las personas tuvieron dificultades para entender cómo usar el servicio disponible. El uso expandido de zonas de microtransporte será beneficioso para muchas personas, pero requiere cierta educación sobre cómo funciona. Cada usuario que descubra que los servicios de DTC funcionan para él o ella reduce la presión sobre el programa 5310 y otros proveedores de transporte.

La internet es la principal fuente de información hoy en día, y debería ser un recurso centralizado para toda la información de transporte. Este objetivo establecería tanto recursos digitales como presenciales sobre información de transporte público y del transporte para servicios humanos.



Posibles estrategias	Cronograma
Revisar que la información en línea está redactada con un lenguaje simple y claro	●
Promocionar el inventario de organizaciones colaboradoras del programa 5310 y las áreas/clientes/necesidades que atienden (web, Enplug, centros para personas mayores, etc.)	●

Posibles estrategias	Cronograma
Publicar la lista de los ganadores de la subvención 5310 de DTC para cada año, el valor y el uso previsto de la subvención (solo web)	●
Expandir el programa de capacitación sobre el transporte en las ubicaciones seleccionadas. Los instructores sobre el transporte pueden enseñar a las personas cómo usar los servicios de DTC y de transporte adaptado, lo cual incluye cómo pagar, cuándo y cómo reservar servicios, y cómo funciona el microtransporte	●
Promocionar información sobre los servicios (DTC, transporte adaptado, servicios (o proveedores) de 5310), y dónde encontrar más detalles en las pantallas de infotainment de los vehículos de DTC y en las pantallas de Enplug en los centros de transporte	● ●
Considerar la creación de un puesto de gerente de movilidad para proporcionar información sobre todos los servicios de transporte (DTC, transporte adaptado y proveedores de 5310). Esta persona trabajaría con el público y se desempeñaría como “trabajador social de transporte”. El gerente de movilidad podría responder preguntas sobre los recursos de transporte tanto para el transporte público como para todas las opciones de transporte para servicios humanos en Delaware	● ●
Crear un centro de atención telefónica estatal para proporcionar información sobre los servicios y opciones de transporte, incluida la forma de utilizarlos	● ● ●



Objetivo #8

Preparar al público para servicios adicionales de microtransporte a través de DART Reimagined

La implementación de los servicios de DART Reimagined incluye ocho nuevas zonas de microtransporte. Los adultos mayores y las personas con discapacidades necesitarán una educación clara y directa sobre cómo utilizar la variedad de opciones de transporte disponibles en Delaware y, en particular, el servicio de microtransporte con el que muchas personas no están familiarizadas. Como se señaló anteriormente, el aumento del uso de servicios de transporte de DTC disminuirá la demanda de servicios de 5310.



Posibles estrategias	Cronograma
Educar al público sobre la definición de servicio de viajes compartidos y establecer expectativas sobre la calidad del viaje, los costos, la duración del trayecto, etc., para que los pasajeros puedan tomar decisiones informadas	●
Considerar utilizar al gerente de movilidad para preparar a las organizaciones de servicios sociales y comunitarias sobre	● ●



Objetivo #9

Prepararnos para los cambios demográficos en el futuro

Dado el creciente número de adultos mayores en Delaware, particularmente en la parte sur del estado, se necesitarán una variedad de servicios de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de los adultos mayores y las personas con discapacidades en las partes de Delaware menos densamente pobladas. Esta recomendación ofrece la oportunidad de prepararnos para el futuro y comenzar a establecer alianzas en áreas críticas. Al establecer y priorizar esas alianzas en el proceso de solicitud de 5310, DTC estará mejor equipado para abordar las necesidades de transporte en el futuro.



Posibles estrategias	Cronograma
Fomentar la formación de alianzas con 5310 en áreas desatendidas de Delaware	● ● ●
Educar a las organizaciones de servicios sociales que no forman parte del programa 5310 y que se encuentran en áreas desatendidas del estado sobre el programa 5310, y apoyar su participación	● ● ●

En la siguiente tabla aparecen las estrategias organizadas por duración de implementación a corto, mediano y largo plazo.

Tabla 5: Lista de posibles estrategias por marco de tiempo para la implementación

Corto plazo (1-2 años) ●	Mediano plazo (1-2 años) ● ●	Largo plazo (6-10 años) ● ● ●
<ul style="list-style-type: none"> ■ Explorar oportunidades de financiamiento y servicio a través de las industrias de atención médica y seguros de salud ■ DTC podría mantener una lista de proveedores de servicios que buscan conductores ■ Anunciar la necesidad de conductores en las pantallas de infotainment y Enplug de DTC en los autobuses y en los centros de transporte ■ Ofrecer las vacantes como puestos que podrían ser de medio tiempo o para jubilados ■ Considerar otorgar fondos de 5310 a los colaboradores del programa para proporcionar infraestructura de accesibilidad ■ Educar al público sobre la definición de servicio de transporte compartido y establecer expectativas ■ Revisar que la información en línea esté redactada con un lenguaje simple y claro ■ Expandir el programa de capacitación en el transporte ■ Promocionar el inventario de organizaciones colaboradoras del programa 5310 ■ Publicar la lista de beneficiarios de la subvención del programa 5310 de DTC ■ Asegurar que los operadores y conductores ayuden a sus clientes con dignidad ■ Asegurar que se proteja la privacidad de las personas con discapacidades ■ Capacitar a los trabajadores de transporte sobre las necesidades especiales de las personas con discapacidades ■ Asegurar la calidad del servicio para los usuarios del transporte adaptado 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Investigar posibles fuentes de financiamiento adicionales, como el programa de subvenciones Digital Equity Competitive Grant Program o la subvención Pilot Program for Innovation Coordinated Access and Mobility Grant ■ Crear alianzas con centros de orientación profesional, programas de capacitación laboral e instituciones de enseñanza que ofrecen formación en CDL para compartir oportunidades en DTC y en el programa 5310 ■ Implementar programas nuevos de capacitación para conductores voluntarios, o expandir los existentes ■ Considerar el desarrollo de un comité asesor para el programa 5310 con reuniones mensuales o trimestrales. ■ Involucrar al Comité Asesor de Tránsito para Personas Mayores y con Discapacidad ■ Coordinar con DeIDOT para priorizar la implementación de mejoras en la infraestructura que sean compatibles con ADA ■ Crear un puesto de gerente de movilidad ■ Promocionar información sobre los servicios (DTC, transporte adaptado, servicios (o proveedores) de 5310), y dónde encontrar más detalles en las pantallas de infotainment de los vehículos de DTC y en las pantallas de Enplug en los centros de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Proporcionar minivans de Clase D para que no se requiera una licencia CDL ■ Crear un programa piloto para alianzas entre proveedores del programa 5310 ■ Fomentar la formación de alianzas con 5310 en áreas desatendidas de Delaware ■ Educar a las organizaciones de servicios sociales que no forman parte del programa 5310 y que se encuentran en áreas desatendidas del estado sobre el programa 5310, y apoyar su participación ■ Crear un centro de atención telefónica estatal para proporcionar información sobre los servicios y opciones de transporte, incluida la forma de utilizarlos

Apéndice A: Las herramientas de comunicación

Email to Stakeholders

****SUBJECT:**** Help Shape the Future of Mobility in Delaware with Mobility in Motion

Dear Delaware Community,

Your networks have a unique opportunity to be part of an initiative that will redefine transportation in Delaware. In 2020, Delaware Transit Corporation (DTC), operating as “DART”, launched the [Mobility in Motion](#) survey to understand the transportation challenges faced by many Delawareans, including issues related to disability, income, age, and lack of car ownership. The information from the survey was used to create a Coordinated Plan which helps to improve mobility for seniors and individuals with disabilities by reducing barriers to transportation services and expanding mobility options.

This summer/fall, DTC will release the **Mobility in Motion 2024 Public Survey** to update the Coordinated Plan and improve mobility strategies in Delaware. Since the launch of the **Mobility in Motion** initiative, DTC has continued to strive and redefine transportation and mobility options in Delaware. To help you spread the word, the attached toolkit features a sample newsletter, social media language, poster, and flyers in multiple languages for you to share via your organization's website, social media and/or newsletter distribution lists.

We are also happy to partner with you to reach your community by offering in-person outreach options and materials for distribution. Simply reply to this email and a member of our team will help you find the best way to tell your community about Mobility in Motion.

As a token of our appreciation, everyone who completes the survey and provides their email or phone number will be entered into a drawing for a \$50 gift card. The survey will be open until **[insert date]**.

For more information and to access the survey, visit delawarecommutesolutions.org/mobility-in-motion.

Thank you for your support and participation.

Best regards,



Overview:

We thank you for helping us get the word out about the Mobility in Motion survey. Please feel free to use or adapt the sample material below.

Web Page:

delawarecommutesolutions.org/mobility-in-motion

Sample e-Newsletter Copy:

Mobility in Motion: Creating Accessible and Affordable Transit for All Delawareans

In 2020, Delaware Transit Corporation (DTC), operating as “DART”, launched the [Mobility in Motion](#) survey to understand the transportation challenges faced by many Delawareans, including issues related to disability, income, age, and lack of car ownership.

Since the launch of the Mobility in Motion initiative, DTC has continued to work toward redefining transportation and mobility options in Delaware. DTC invites you to share your travel experiences and provide valuable feedback through their 2024 Mobility in Motion survey. Whether you walk, bike, or roll to your DART First State bus stop, your input is critical in identifying gaps and making meaningful mobility improvements in our transit system.

As a token of appreciation, everyone who completes the survey and provides their email or phone number will be entered into a drawing for a \$50 gift card. The survey will remain open until [insert date].

Visit the webpage for the [Mobility in Motion Survey](#) to share your experiences.



Sample Social Media Copy:

Instagram :

🚗 ✨ Help shape the future of transportation in Delaware! ✨ 🚗

Complete our survey at delawarecommutesolutions.org/mobility-in-motion to share your travel experiences and enter for a chance to win a \$50 gift card. Your input is vital in identifying gaps and improving transit services statewide. The survey is open until **(DATE TBC)**. Join us in making mobility accessible for all residents. Your voice matters—let's enhance transportation together!

#DelawareCommuteSolutions #MobilityInMotion #TransportationForAll #Delaware
#Survey #Win50 #Community

Facebook:

DART wants you to tell us about your travel experiences and help shape the future of transportation in Delaware!

Complete our mobility survey at www.delawarecommutesolutions.org/mobility-in-motion for a chance to win a \$50 gift card. Your input is vital in identifying gaps and improving transit services statewide. The survey is open until **(DATE TBC)**.

Many Delawareans face challenges accessing transportation due to disability, income, age, or lack of car ownership. These barriers prevent people from reaching essential services and opportunities. Your answers will help DART plan transportation improvements with partners across the state. Let's make mobility accessible for all residents— together!

#DelawareCommuteSolutions #MobilityInMotion #TransportationForAll #Delaware
#Survey #Win50 #Community



X/Twitter:

Help shape Delaware's transportation future! Complete the [survey](#) by **(DATE TBC)** to share your travel experiences and enter to win a \$50 gift card. Your voice matters!
#DelawareCommuteSolutions #MobilityInMotion

How do you get around DE? Tell us!



Take our survey at [MobilityDE.org](https://www.MobilityDE.org)
You could win a \$50 gift card!

MOBILITY

IN MOTION **2024**

DART
Moving Forward

Want to be a part of the future of transit in Delaware?



Take our survey



You could win a \$50 gift card!

MOBILITY IN MOTION 2024

A horizontal row of five green circular icons: a person in a wheelchair, a bus, a car, a person walking, and a bicycle. A blue wavy line arches over these icons, and a blue arrow points to the right at the end of the line.

Learn more at www.MobilityDE.org



Apéndice B: Lista de eventos de difusión

Outreach Description	Communication Type	Completed				
		Date	Date	Date	Date	Date
Direct email to the following audiences:						
DECS program partners – 193	Email Blast Text	24-Jul	31-Jul			
GaJ/GaR partners – 144	Email Blast Text	24-Jul	31-Jul			
DECS program members – 14,396	Email Blast Text	29-Jul				
Delaware Libraries List Serve – 573 businesses (public and potentially stakeholders)	Email Blast Text	29-Jul	21-Aug			
Delaware State Chamber of Commerce members (public and potentially stakeholders)	Email Blast Text	29-Jul				
New Castle County Chamber of Commerce members (public and potentially stakeholders)	Email Blast Text	5-Aug				
Georgetown Chamber of Commerce members (public and potentially stakeholders)	Email Blast Text	29-Jul				
Rehoboth/Lewes Chamber of Commerce members (public and potentially stakeholders)	Email Blast Text	29-Jul				
Central Delaware Chamber of Commerce members (public and potentially stakeholders)	Email Blast Text	7-Aug				
WILMAPCO – New Castle County MPO - (public and potentially stakeholders)	Email Blast Text	29-Jul				
Dover/Kent MPO - (public and potentially stakeholders)	Email Blast Text	29-Jul	31-Jul			

Website and Social Media Platforms	Communication Type	Date	Date	Date	Date	Date
DECS Website rotating banner (carousel)*		18-Jul				
DECS Facebook*		24-Jul	1-Aug	8-Aug	22-Aug	5-Sep
DECS Instagram*		24-Jul	1-Aug	8-Aug	22-Aug	5-Sep
DECS X*		24-Jul	1-Aug	8-Aug	22-Aug	5-Sep
DECS LinkedIn*		29-Jul	8-Aug	22-Aug	12-Sep	
DART spotlight banner		Shared DECS Post				
DART Facebook		Shared DECS Post				
DART Instagram		Shared DECS Post				
DART X		Shared DECS Post				
DART LinkedIn		Shared DECS Post				
Air Quality Partnership Facebook page		29-Jul				
Air Quality Partnership Facebook page		9-Sep				
Dover/Kent MPO social media pages- (public and potentially stakeholders)		9-Sep				
Facebook and LinkedIn - personal account		19-Jul				

Utilization of MPO's and Chamber's direct email and newsletters	Communication Type	Date	Date	Date	Date	Date
Chambers	Newsletter Text					
DSCC - does not facilitate direct mail on behalf of members, but DSCC can do paid advertising - \$150 for a banner ad in the Digital Weekly Report (3,000 audience), \$75 for event eblasts, post MIM flyers in DSCC office, have their Membership Executive, Ken Evans equipped to disseminate Stakeholder and public MIM project		31-Jul				
GTCC will send an email blast to all members, posting on all the GTCC social media pages and the Georgetown DE Circle Facebook page you manage for the community as well. DECS looks forward to participating in person at one farmer's market events in August and will confirm our attendance of either August 14, 21, or 28. Thanks for sharing our survey at the August 7, 2024, farmer's market for us. The farmer's markets are held every wednesday from 4-7 p.m.	Social Media, Email blast, Farmer's market					
Central Delaware Chamber of Commerce members (public and potentially stakeholders)	Newsletter	7-Aug				
Dover/Kent MPO - (public and potentially stakeholders)	Newsletter	8-Aug				

DECS and DART In-Person and Virtual Outreach Opportunities July 17 - September 27, 2024 (to date 7/22/24)	Communication Type	Date	Date	Date	Date	Date
Bank of American virtual webinar	Virtual Webinar	25-Jul				
Chamber meeting at Faithful Friends	In Person	25-Jul				
CHEER - follow up from New Castle County Transportation Forum	Email	23-Jul				
Collaborative Forum - Transportation & Demographic Challenges Post Covid Era (public and potentially stakeholders)	Public QR Code Sheet	17-Jul				
DART Buses	Infotainment System - Public QR Code	ongoing				
Delaware Park and Casino	Employee tabling	23-Aug				
Delaware State Fair - DART table with QR code MIM 2024 flyer)	Public QR Code Sheet	July 18 - 28				
Dover/Kent MPO PAC meeting	Announcement in meeting	8-Aug				
Dover/Kent MPO TAC meeting	Announcement in meeting	13-Aug				
DTC - 5310 FY24 Quarterly Meeting	In Person	5-Aug				
DTC - 5310 FY24 Quarterly Meeting	In Person	7-Aug				
Georgetown Chamber of Commerce (Hops and Crops outdoor market	In Person	21-Aug	28-Aug			
Goldey Beacom College	In Person	23-Jul				
Hope Conference – Killian’s Pond – 10 a.m. - 2 p.m. (rain location Dover)	In Person	7-Aug				
Kent County One Stop (links will be in the meeting notes)	Virtual meeting/In meeting notes	16-Aug				
New Castle County One Stop (links will be in the meeting notes)	Virtual meeting/In meeting notes	27-Aug				
One-Stop (Workforce Development) Statewide meeting	In Person	20-Sep				
Sussex County One Stop (links will be in the meeting notes)	Virtual meeting/In meeting notes	28-Aug				
PIRCOD New Castle (links will be in the meeting notes)	Virtual meeting	15-Aug				
PIRCOD Sussex County (links will be in the meeting notes)	Virtual meeting	28-Aug				
State of the County - New Castle County Chamber (potentially stakeholders)	Public QR Code Sheet	16-Jul				
University of Delaware - bike safety check point	The Green Event	10-Sep	18-Sep			
VA Hospital on-site tabling	In Person	12-Sep				

Apéndice C: Inventario de proveedores de transporte (2024)

	Fixed Route	Demand Responsive	Deviated Route	Non-Emergency Medical (NEMT)	Fee-based Membership	Non Fee-based Membership or Residential	Brokered Transportation	Wellness	Ride-hailing and Taxis
Service Type									
Section 5310 Subrecipients (FY 24)									
Absalom Jones Senior Center- New Castle County Senior				X		X			
Bernard and Ruth Siegel Jewish Community Center						X			
Bethel AME Church							X		
Brandywine Community Resource Center				X			X		
C.E.R.T.S.						X	X		
Cape Henlopen Senior Center				X			X		
CHEER (Sussex County Senior Services Inc.)				X	X		X		
Christ the Cornerstone Church						X			
Emmanuel AME Church						X			
Exceptional Care for Children				X			X		
Ezion Mt. Carmel Church						X			
First Baptist Church of Cheswold						X			
Frederica Senior Center					X				
Harrington Senior Center						X			
Harvest Years Senior Center				X	X		X		
Kent Sussex Industries (KSI)		X				X			
Ingleside Retirement Homes, Inc.				X		X			
Laurel Senior Center						X			
Lewes Senior Center				X	X				
Lorelton Foundation					X				
Lutheran Senior Services (Luther Towers)				X	X				
M.O.T. Senior Center				X	X				
Mamie A. Warren Senior Center				X		X			
Mary Campbell Center				X	X				
Mid-County Senior Center						X			
Milford Senior Center		X		X		X			
Ministry of Caring						X			
Modern Maturity Center					X				
Nanticoke Senior Center				X	X				
New Castle Senior Center						X			
Newark Senior Center					X				
Peoples Settlement Association				X					
Rock of Ages Missisary Baptist Church						X			
Rosehill Community Center						X			
Sellers Senior Center					X				
Shiloh Baptist Church						X			
St. Anthony's Senior Center				X		X			
St. Joseph's Catholic Church						X			
St. Matthew's Church of N.C.C.D						X			
St. Patrick's Senior Center				X		X			
The Kutz Home				X	X				
Wilmington Senior Center					X				
Other Transportation Provider (Not 5310 Recipients)									
Public (Statewide) Transportation									
DART First State Transit	X								
DART First State Paratransit Services		X							
DART First State Flex Route Services	X	X	X						
RideShare Delaware					X				
Public (Local) Transportation									
Cecil County, MD Transit	X								
Private Providers									
Griswold Home Care				X	X				
Homewatch Caregivers of Delaware				X	X				
Operation Homefront				X					
Senior Citizen Affordable Taxi (SCAT)		X							
Senior Helpers				X					
Shore Care of Delaware				X	X				
Transportation Network Companies (TNCs)									
Lyft									X
Uber									X
Non-Profit Organizations (not 5310)									
FISH of Northern Delaware				X	X				
Membership-Based Transportation									
ITN Southern Delaware				X	X		X		
Jewish Family Services (JFS) Network					X				
Village Volunteers					X				

Medical Transportation									
Modivcare				X			X		
Renal Care Transportation				X			X		
Veterans' Transportation									
Delaware Center for Homeless Veterans				X		X			
Delaware Veterans Home				X		X			
Disabled American Veterans (DAV) Transportation				X					
Network Sites:				X					
American Legion Post #28, Oak Orchard				X	X				
DAV Dover				X					
DAV Seaford				X					
People's Place Veterans' Outreach				X					
Home of the Brave				X	X				
Veterans' Transportation Service				X		X			
Veterans Administration Mobile Health Clinic				X					
Wilmington VA Medical Center Shuttle				X					