

Workshop 1: JMXC-1815 - info@tahoetransportation.org

Participant: TTD [TTD] English (US)

La transmisión ahora está comenzando, todos los asistentes están en modo de solo escucha

Hola a todos.

Gracias por participar en la presentación pública de hoy sobre el Plan de Tránsito de Corto Alcance.

Mi nombre es Margaret Skillicorn, y ayudo al Distrito de Transporte de Tahoe con la divulgación pública y pasaré a la siguiente diapositiva.

Así que puedes ver el esquema de la presentación de hoy.

Vamos a repasar las presentaciones.

También explicaremos qué es CTD y daremos una visión general del transporte en Lake Tahoe.

Cubriremos lo que es un plan de tránsito de corto alcance.

Los objetivos de un plan de tránsito de corto alcance.

Un plan de tránsito a corto plazo.

Y discutir el Plan de tránsito de corto alcance de 2017, junto con el de 2024 que viene aquí, que vamos a hablar de los escenarios uno, dos y tres.

Y luego comenzaremos a terminar con los comentarios y preguntas.

Y luego una forma de que te mantengas informado

Nuestros presentadores de hoy son Jim Marino, subgerente de distrito del Distrito de Transporte de Tahoe, y Graham Masterton de Stantec.

Para escuchar la presentación en otro idioma, incluido el español, visite Worldly y allí está el enlace Worldly también se puede leer para personas con discapacidades auditivas.

Una traducción al español de esta presentación se publicará en la página web del Plan de Tránsito de Corto Alcance.

Y además, una copia de este PowerPoint que vamos a repasar hoy, que están viendo ahora mismo, también está disponible en español en la página web del proyecto.

Si quieres seguir adelante con eso.

Para

Siguiente diapositiva, por favor. Bien.

Y ahora le voy a dar esto a Jim.

De hecho, sabes que voy a seguir aquí.

Lo siento.

Guarde sus comentarios y preguntas hasta después de que se complete la presentación.

Después de la presentación se llevará a cabo un período de preguntas y comentarios.

Para hacer preguntas, vive virtualmente.

Levante la mano y reactive el sonido cuando se le solicite, escriba sus preguntas en el cuadro de preguntas si lo prefiere y si lo desea.

Después de la presentación, puede enviar sus preguntas por correo electrónico a Woessner en Tahoe Transportation.

Org.

Se responderán en una fecha posterior y también se publicarán en la página web del proyecto.

Y luego aquí está el enlace a la página web del proyecto allí mismo en su pantalla

Y ahora le voy a dar la palabra a Jim

Gracias Margaret. Hola a todos.

Y gracias por estar aquí hoy.

Mi nombre es Jim Merino y soy el subgerente del Distrito de Transporte de Tahoe.

Y hoy me acompaña Graham Masterton, de Stantec.

Nuestro consultor con el que hemos contratado para que nos ayude a desarrollar este plan de tránsito de corto alcance. Yo estaré liderando.

Lo guiaremos a través de esta presentación y ciertamente queremos escuchar sus preguntas al final o comentarios.

Entonces, ¿quién es TTD y de qué somos generalmente responsables en la cuenca del lago Tahoe?

TTD es una agencia biestatal que fue establecida en 1980 por California y Nevada y el Congreso de los Estados Unidos para las necesidades de transporte dentro de la Cuenca.

En general, somos responsables de facilitar e implementar un transporte seguro, respetuoso con el medio ambiente y multimodal.

Facilitamos e implementamos el transporte multimodal, incluido el desarrollo de planes, programas y proyectos, además de las operaciones de tránsito.

Siguiente diapositiva, por favor

Entonces, ¿por qué es importante el tránsito en la cuenca del lago Tahoe?

Bueno, si proporcionamos transporte seguro dentro de la región y, con suerte, en algún momento en el futuro, la Megarregión, protege el lago Tahoe y el medio ambiente regional.

Si observa nuestra diapositiva de la derecha, notará que el 70% de las partículas que afectan la calidad del agua son el resultado directo del transporte.

Es decir, vehículos en la vía que ofrecen conectividad local y regional.

Proporcionamos una alternativa adicional para las evacuaciones de emergencia, ayuda a aliviar la congestión y proporciona transporte a más miembros de nuestra comunidad.

Siguiente diapositiva, por favor

No voy a repasar toda esta diapositiva aquí, pero sí quiero destacar algunas fechas y puntos pertinentes.

Obviamente, TTD se estableció en 1980.

Sin embargo, en 2010, el distrito asumió la administración del Transporte Público de Salvador debido a un sistema que había fallado en ese momento en la costa sur. En 2010.

Nos hicimos cargo de eso y fueron básicamente servicios contratados hasta 2016.

Fue entonces cuando el distrito asumió las operaciones de tránsito directo.

En otras palabras, trasladamos todo internamente.

Además, en ese período de tiempo, también estábamos construyendo la planificación de capital y diseñando y construyendo proyectos de capital en toda la cuenca para absorber el tránsito y/o soluciones multimodales como senderos para bicicletas y pasarelas peatonales.

De cara a 2024, donde estamos hoy. Bueno, permítanme retroceder un segundo.

En 2017, hicimos el plan de conexión del Corredor Lincoln Tahoe, y ese es realmente el plan para el futuro del tránsito en la cuenca.

Un futuro sin restricciones.

En otras palabras, si tuviéramos todo el dinero del mundo, ¿qué podríamos construir y qué podríamos desarrollar?

¿De cara a 2024?

Sin embargo, aquí es donde estamos hoy.

El plan de 2017 necesita ser renovado.

Estamos en 2024, y eso es lo que estamos presentando aquí hoy.

Y llevaremos el documento oficial en septiembre para su revisión pública.

Pero en realidad, en lo que queremos centrarnos es en los próximos cinco años, de 2024 a 2029.

Siguiente diapositiva, por favor

Algunos hitos notables del distrito a lo largo del tiempo.

Ya mencionamos que nos hicimos cargo de las operaciones de tránsito de la Autoridad de Tránsito del Área de South Powell en 2010.

En 2012, introdujimos el tránsito estacional en la costa este de la Ruta Estatal 28 de Nevada entre Incline Village y Sand Harbor.

Es un tránsito estacional de verano muy popular.

trabajamos con la legislatura para ampliar los fondos federales en beneficio de Lake Tahoe.

Antes de hacer esto, nos establecimos como un entorno rural con las agencias federales y teníamos fondos muy limitados.

gracias a un gran trabajo y asociaciones, nos convertimos en un entorno urbano en la medida en que los números de población, a pesar de que solo tenemos 55,000, más o menos residentes de tiempo completo de Lake Tahoe.

Pero tenemos un tremendo problema de visitas, así que pudimos ampliarlo y obtener más fondos federales.

Lo cual es una gran cosa.

Con el tiempo, hemos mejorado la seguridad y las operaciones de tránsito, nueva flota, nuevos autobuses, hemos trabajado en temas de seguridad en las propias paradas.

Ada paratransit, un montón de mejoras a lo largo de los años que brindan mayor seguridad.

Y TTD fue el primero en implementar autobuses eléctricos de batería en ruta de carga y autobuses híbridos en la cuenca.

En 2022.

Siguiente diapositiva, por favor

A día de hoy, TTD opera cinco servicios existentes.

Operamos dos rutas urbanas en el sur de South Lake Tahoe y el área metropolitana de South Shore, que se extienden sobre la frontera estatal.

Son las rutas 15, 55.

Muchos de ustedes probablemente sepan que la 50 es, tal como suena, la autopista 50, y la 55 es una rama que corre por la autopista 50 y Pioneer Trail.

Y algunos de los vecindarios se alejan de Pioneer Trail.

Operamos dos rutas regionales, la 22 y la 19, a Minden, Gardnerville, y eso suele ser por encima de Kingsbury Grade todos los días.

Y como mencionamos anteriormente, somos propietarios de una ruta recreativa, que es la 28, entre Incline Village y Sand Harbor.

Quiero señalar que no se ve mucho en la costa norte en este mapa, y eso se debe a que hay otra agencia, otro operador de tránsito en la cuenca del condado de Placer conocida como Tart.

Y operan muchos de los servicios de autobús y microtránsito en la costa norte.

Siguiente diapositiva, por favor

Entonces, ¿cuál es el plan de tránsito de corto alcance?

Bueno, es un documento y plan regulatorio que proporciona descripciones de objetivos de servicio a corto plazo que están contenidos en las metas y objetivos regionales más amplios del Plan de Transporte de Transporte.

Y ese RTP, por así decirlo, es desarrollado por la Agencia de Planificación Regional Trpa Tahoe y el tempo.

Describe las metas a corto plazo durante un período de cinco años.

Describe nuestra capacidad financiera para llevar a cabo los niveles propuestos de operaciones de conformidad con las pautas de la Administración Federal de Tránsito.

Contiene información regulatoria para cumplir con los requisitos de programación y planificación de fondos regionales.

Siguiente diapositiva, por favor.

Proporciona a la organización de planificación metropolitana de Tahoe Metro Planning información sobre proyectos y programas, el cumplimiento de los requisitos federales de presentación de informes del título seis, la divulgación de la justicia ambiental y la planificación de servicios relacionados con la participación pública y los resultados de la revisión y auditorías trienales de la Administración Federal de Tránsito y las acciones correctivas relacionadas.

Y apoya las solicitudes de fondos de subvenciones federales, estatales y locales para fines operativos y de capital.

Siguiente diapositiva, por favor

El STP, o Plan de Tránsito de Corto Alcance, establece la visión y comunica las acciones necesarias para los próximos cinco años, en consonancia con el Plan de Transporte regional.

Estrategias comunitarias sostenibles y Plan de Transporte de Tránsito a Largo Plazo del Distrito de Transporte de Tahoe.

Revisamos el papel de TD en el apoyo y la provisión de operaciones de tránsito, y documentamos y analizamos los problemas actuales que enfrentan los servicios de tránsito a nivel regional y dentro de la cuenca.

Siguiente diapositiva, por favor.

El STP proporciona un pronóstico financiero a cinco años que demuestra que nuestras operaciones propuestas están dentro de los medios y limitaciones financieros previstos.

Proporciona servicios conectados, estables e integrados dentro de esa previsión financiera, y se centra en la seguridad, la eficiencia y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y las millas recorridas por los vehículos

El STP también proporciona planes alternativos que pueden ocurrir si hay nuevos fondos disponibles, o si una nueva autoridad de tránsito u operador divide los fondos existentes con el Distrito de Transporte de Tahoe.

Siguiente diapositiva, por favor

En 2017, la junta de TTD aprobó el plan corto más reciente, el Plan de Tránsito de Corto Alcance, y aunque ese fue un plan directo que se centró en futuras mejoras y eficiencias, han sucedido muchas cosas desde 2017, principalmente el costo de vida de la pandemia, los impactos en la dotación de personal y la falta de fondos locales estables y dedicados para ayudar con los fondos estatales y federales que recibimos.

Siguiente diapositiva, por favor

El Plan de Tránsito de Corto Alcance de 2017 aprobó la política para aumentar el tránsito en función de nuevas fuentes de financiamiento, y el plan también proporcionó un plan alternativo, que era un enfoque menos agresivo si no había cambios en el financiamiento.

Y desafortunadamente, eso es lo que vimos.

De hecho, incluso vimos una disminución de la financiación hasta cierto punto en 2017 con respecto a la actualidad.

Esto es lo que realmente sucedió.

Hay fondos locales limitados que se desarrollaron para ayudar a los fondos estatales y federales que proporcionan el programa.

El costo de vida obstaculizó la capacidad de retener y atraer personal localmente aquí en South Lake Tahoe.

Por supuesto, la pandemia afectó a todos, y la introducción de otras opciones de movilidad como el microtránsito, la micromovilidad y las bicicletas eléctricas ciertamente afectó el número de pasajeros entre 2017 y ahora en el transporte público.

Siguiente diapositiva, por favor

Antes de entrar en los escenarios que estábamos programando en el borrador del plan de tránsito a corto plazo, quiero darles un poco de cómo financiamos el tránsito en la cuenca de Tahoe.

Y a partir de hoy, los fondos federales representan el 67% de todos los fondos para las operaciones de tránsito de RTD.

Va a subir a un máximo de alrededor del 75% en el año fiscal 26.

Sin embargo, después de ese punto, va a disminuir drásticamente.

Y la razón por la que está disminuyendo es porque los fondos de ayuda de Covid que fueron asignados por el gobierno federal como resultado de la pandemia, de la pandemia se han agotado, y eran fondos de una sola vez para ayudar a apoyar el sistema.

Así que, en esencia, la organización está volviendo a los niveles de ingresos anteriores a la pandemia.

Pero estamos lidiando con todos los problemas inflacionarios que hemos visto desde la pandemia.

Antes de la pandemia, la financiación federal era muy variable en cuanto a que nunca estaba garantizada, digámoslo así.

y la cantidad disponible puede variar o retrasarse.

A menudo se mide según los criterios de rendimiento de la agencia de transporte, pero no siempre. En el año fiscal 24.

Este año fiscal en curso, el Distrito de Transporte de Tahoe ha sido notado que recibiremos aproximadamente \$1 millón menos de fondos federales para nuestro programa, y eso seguirá adelante.

No es un problema de una sola vez.

Avance cada año en adelante, a menos que podamos reponer con alguna otra fuente de fondos, la cantidad real es de 960,000.

Esto puede requerir reducciones del servicio para contrarrestar el déficit suave en el futuro.

Siguiente diapositiva, por favor

Ofrecemos tres escenarios en el plan de tránsito a corto plazo.

El primer escenario es esencialmente un escenario de negocios como de costumbre, del cual aproximadamente a la mitad del mismo podríamos encontrarnos con algunos desafíos fiscales.

Y te guiaré a través de eso ahora mismo.

El escenario uno supone que no habrá cambios en la reducción de fondos que comenzó en el año fiscal 24.

Para el año fiscal 28, si no corregimos el déficit de financiamiento, probablemente operaremos la ruta 50 en la autopista 50 con un avance de 60 minutos.

En otras palabras, cada hora en el año fiscal 29, existe la posibilidad de que la ruta 55 se suspenda por completo

En el año fiscal 26, la ruta 19 de mayo se suspende.

Esa es la ruta que sube por Carson Pass o por Kingsbury, y luego va de Minden a Carson City.

Bien.

Sin embargo, esas horas se pueden utilizar para crear una nueva ruta, que llamaríamos 21 X, que subiría por Spooner Summit y subiría en ambos sentidos.

Carson City Express, cinco viajes por día.

Y eso se debe a que podría haber un potencial de fondos disponibles provenientes de Nevada que apoyarían a ese autobús.

El East Shore Express Shuttle, que es el que va de San Harbor a Incline Village, del que hablamos anteriormente, puede reducirse a fines de semana solo en el año fiscal 29, y el paratransito puede tener un área de servicio reducida debido a la.

Interrupción de la Ruta 55.

Quiero hacer notar que no todo el paratransito se vería afectado, solo algunos paratransito basados en la reducción en el servicio de rutas.

Siguiente diapositiva, por favor

Poniendo un poco de mejor perspectiva.

Esta diapositiva, este escenario alternativo que prevé, podemos reponer y encontrar fuentes de financiamiento para respaldar un plan de cinco años y muy posiblemente encontrar fuentes de financiamiento para aumentar la programación de tránsito dentro de los cinco años.

Y en lo que se basa este escenario, obviamente, es en la capacidad de encontrar fuentes de financiación, pero tienen que ser sostenibles.

Algo que no sea de una sola vez, lo que nos permitirá expandirnos.

Y esencialmente lo que esto haría es mantener los servicios existentes tal como los conocemos en la costa sur, y nos permitiría expandirnos, expandir la conectividad regional, a lo largo de la costa este hasta Carson City y, finalmente, hasta Truckee para servir la conexión de Amtrak.

De nuevo, se trata de un escenario mucho más halagüeño.

Y es algo por lo que sin duda nos esforzaremos durante los próximos cinco años para mantener los servicios tal como los conocemos hoy, aumentar esos servicios y expandir las capacidades regionales.

Siguiente diapositiva

Esta diapositiva ofrece una visión general, al menos un gráfico de lo que incluiría el escenario dos, si pudiéramos encontrar esa financiación.

Y, por supuesto, mantenemos todos nuestros servicios existentes.

Pero también añadiríamos, por ejemplo, un expreso en la autopista 50.

Agregaríamos la ruta dos en la Ruta Estatal 28, que iría desde Spooner Summit hasta San Harbor.

Es decir, inclinar el pueblo. Mis disculpas.

Habría un componente de micro tránsito en la costa sur.

Aumentaríamos nuestros conectores de conexión regional.

Tendríamos ese 21 X viniendo de Carson City sobre Spooner, o tendríamos 22 que serían un Minden Gardnerville Express.

Y luego esa ruta 14 14 sería la ruta de South Lake Tahoe a Truckee, que en realidad solo ocurriría una vez al día.

Por supuesto, nuestros conectores recreativos seguirían funcionando a tiempo completo e incluso podrían aumentar en servicios como 28 son accesibles.

Los servicios permanecen, y nuestras mejoras de capital para respaldar estos nuevos servicios, serían el centro de movilidad de Incline Village y el centro de movilidad de Spooner Summit.

Estos serían puntos clave de conexión.

Solo quiero que todos sepan en este taller que el Centro de Movilidad de Incline Village, aunque se retrasó un poco, está en fase de planificación y el Centro de Movilidad de Spooner Summit está en fase de diseño y cuya construcción está programada para mediados de 2025 o principios de 2026.

Siguiente diapositiva, por favor

Escenario número tres.

El escenario tres es un escenario único con el que tenemos que lidiar desde el SRP de 2017.

Y se basa en el distrito de transporte y el potencial operador de la costa sur de TI negociando un acuerdo para un programa de operaciones y una posible participación en el financiamiento de un estimado de \$1 millón en fondos de la FTA o de la Ley de Desarrollo del Transporte de California que existen en nuestro sistema ahora pueden asignarse al nuevo operador, lo que puede resultar en los siguientes cambios.

Si esto sucediera, la ruta 55th May podría ser descontinuada y convertida en un programa de Microtránsito.

19 X puede ser reemplazado por el 21 X.

Ese es el Spooner Summit Express, con cuatro viajes por día.

Los viajes de mediodía de la Ruta 22 pueden reducirse en el año fiscal 27, reducirse a dos viajes por día en el año fiscal 28 y suspenderse en el año fiscal 29.

El East Shore Express podrá operar solo los fines de semana, como indicamos anteriormente en un escenario anterior, y el área de servicio de paratransito puede reducirse, y a lo largo de todo esto, el objetivo es mantener la ruta 50 a 30 minutos de avance.

Ahora, lo que quiero mencionar en esta diapositiva es que la ciudad de South Lake Tahoe en el condado de El Dorado está trabajando hacia la formación de una Autoridad de Poderes Conjuntos de South Lake Tahoe o South Shore Transit que podría suceder en algún momento de octubre si se

mantiene dentro del cronograma, y esa autoridad de poderes conjuntos sería la, la participación de la ciudad y el condado en el transporte público en la costa sur.

Y por lo tanto, es difícil para nosotros en nuestro plan de tránsito de corto alcance predecir realmente cómo podría ser ese futuro.

Estamos trabajando con ellos y nos estamos asociando con ellos.

Estamos tratando de determinar los detalles de lo que la JPA controlaría con respecto al tránsito en la costa sur, y lo que TT seguiría controlando en la costa sur.

Esos detalles aún no se han elaborado.

Sin embargo, este es el escenario tres y aquí mostramos algunos de los impactos que pueden ocurrir en el sistema RTD tal como lo conocemos hoy.

Sobre la base de esa formación de dicho APP.

Así que ten en cuenta que el escenario tres es dinámico.

Se mueve todos los días.

Así que solo queremos llamar su atención sobre esto y tratar de discutirlo un poco aquí.

Esperemos que para cuando el documento llegue a nuestro borrador y se publique para su revisión pública, tengamos un poco más de claridad sobre el escenario tres.

Siguiente diapositiva, por favor.

Voy a dejar que Graham Masterton hable sobre el micro tránsito y cómo nos afecta.

Es nuevo.

Es una especie de nuevo concepto y una forma complementaria de mejorar el transporte público.

Así que dejaré que Graham tome este deslizamiento. Gracias, Jim.

y esto es parte de que en realidad desde el 2017 Lake Tahoe fue uno de los conceptos que se presentó en términos de tratar de proporcionar un servicio de transporte en algunas de las comunidades donde es muy difícil poner un autobús grande, no hay suficientes viajes dentro para poner razonablemente un horario de ruta fijo, Pero todavía hay algo de demanda.

Por lo tanto, la intención suele ser crear pequeñas zonas para la micromovilidad, en las que se puede utilizar una aplicación para obtener un servicio.

Y, por lo general, la mayoría de las personas lo toman dentro de esa zona.

Pero si quieren ir de, por ejemplo, la zona uno a la zona dos, lo que harían es que los lleven a un hub, un hub de movilidad o un punto de transferencia y luego cojan el servicio de ruta fija que conecta todos los diferentes puntos entre sí.

Entonces, si se pueden imaginar, ya saben, que la ruta 50 es el servicio principal y tiene un montón de micro zonas de tránsito a ambos lados, y muchas de las comunidades que actualmente tienen

que caminar hasta la ruta 50 para obtener el servicio de tránsito, y esto es que dedicarían un cierto número de vehículos por zona para que a medida que la demanda aumente o justifique, Eres capaz de gestionar tanto ese movimiento de demanda interna interna, como ese movimiento de demanda de transferencia

Gracias, Graham.

Y quiero señalar que muchos de ustedes probablemente han visto o incluso han viajado en un servicio de micro tránsito local en la costa sur.

Se titula Lake Link y Lake Link se inició, como parte de un concepto de mitigación, para reducir las millas recorridas.

Y es un programa piloto a través de la Asociación de Administración de Tránsito de South Shore.

Y ha sido bastante efectivo.

es un sistema de micro tránsito gratuito a pedido para el usuario que lo recogerá en su ubicación, lo dejará donde quiera estar, y realmente abarca una gran zona desde básicamente, Lodi Avenue en South Lake Tahoe hacia el este hacia la línea estatal y un poco más allá de la línea estatal.

bajo el escenario tres del que habíamos hablado anteriormente, si se forma un JPA en la Autoridad de Poderes Conjuntos de South Shore por parte de la Ciudad de South Lake Tahoe en el Condado de El Dorado, el micro tránsito se adoptaría formalmente bajo ese programa como un elemento permanente.

complementando el servicio de ruta fija.

Por lo tanto, esos detalles deben determinarse exactamente cómo se verían esas zonas, dónde servirían.

Y todo eso.

También diré que, en la costa norte, hablamos antes de que el condado de Placer administra su propio transporte público allí bajo el nombre de Tarc.

También funcionan internamente a través de servicios contratados.

Debería decir un micro sistema de tránsito llamado Park Connect.

Y así es que es bastante efectivo allí también.

Siguiente diapositiva, por favor

Así que esto es una especie de resumen gráfico de los escenarios alternativos de los que estábamos hablando.

Y recuerde que estamos considerando que existir en el escenario uno es realmente uno.

Y lo mismo.

No anticipamos cambios en los servicios durante al menos dos años de este plan de cinco años.

Y esos son los servicios existentes allí.

Así que 1555 permanecería en sus tiempos, 19 X estaría allí.

2228 y por supuesto, nuestro paratránsito.

Y lo que no se ve en este gráfico es el microtránsito suplementario de Lake Link existente que Stma está ejecutando actualmente, lo que sería compatible con ese sistema existente.

El escenario uno es una combinación de esos dos años de servicios estables.

Y luego empezamos a ver problemas fiscales, fiscales, que obligan a algunos cambios en la programación o pueden obligar a algunos cambios en la programación si no podemos reponer los fondos.

Y realmente lo que verán es que 50 intentarán permanecer igual hasta aproximadamente el año fiscal 28, y luego se reducirá a un servicio de 60 minutos.

55 de mayo desaparecen por completo en 29.

19 de mayo desaparecer por completo en 26.

Sin embargo, como mencionamos, se rellenará con una nueva ruta.

Sube por la cumbre Spooner 2122.

Puede reducirse. Bueno, sigue igual.

Esencialmente en 28 se mantiene igual.

Y nuestro paratránsito también se mantiene igual.

Escenario dos, esto es este, pensemos todos en un escenario positivo.

Y este es el que estamos luchando como organización.

Nos esforzamos por mantener los servicios existentes y construir con un escenario.

Dos bien.

Los avances de 30 minutos en la autopista 50 siguen siendo los mismos.

55 de mayo desaparecer para el año fiscal 27.

Sin embargo, puede ser reemplazado por servicios de micro tránsito.

nueva ruta dos en la SR 28 a 60 minutos de avance.

Esa nueva ruta que se avecina, Spooner Summit, todos los días, que se aumentaría a siete viajes, 22 se mantendría igual en seis viajes.

La autopista 28, el East Shore Express a Sand Harbor seguiría siendo el mismo estacional a 75 días.

El paratránsito sería lo mismo.

Sin embargo, gran parte de la diferencia que se ve aquí es un sistema de micro tránsito mucho más integrado dentro de la costa sur y el condado de El Dorado.

Estaría integrado no solo por la tecnología, sino también por la programación.

Y luego, por supuesto, la ruta 14 que estamos proponiendo que vaya desde el Centro de Tránsito de la Línea Estatal de South Shore hasta Truckee para el escenario de conexión 3 de Amtrak North, como mencionamos, todavía está un poco en el aire.

pero, ya saben, bajo este escenario, dependiendo de lo que la JPA sea responsable, del tránsito en la Costa Sur y de lo que TDD sea responsable, anticipamos mantener avances de 30 minutos en la autopista 50 hasta aproximadamente el año fiscal 29.

Vemos 55 seres, anticipamos 55 que serán tomados por el micro tránsito.

Y por lo tanto, es un micro servicios basados en el tránsito.

De nuevo, muchos de estos otros permanecen.

19 X probablemente desaparecería y sería reemplazado por 21 x.

Sin embargo, 21 X se reduciría a unos cuatro viajes por día.

Y luego la ruta 22 desaparecería en el año fiscal 29, que es realmente el final de este plan de cinco años.

28 se reducirían a fines de semana, que serían un total de 23 días durante la temporada, más o menos, y nuestro paratránsito seguiría siendo el mismo.

Siguiente diapositiva, por favor.

Así que se lo voy a pasar a Margaret.

Ese es el final de nuestra presentación técnica, por así decirlo, y esperamos con interés algunas preguntas. Pero se lo voy a dar a Margaret aquí.

Ella puede revisar nuestras preguntas y comentarios y luego algunas otras diapositivas a medida que cerramos.

Gracias. Bien.

Gracias Jim.

Así que este es el punto en el que pedimos preguntas y comentarios.

Y antes, antes de hacer eso, vamos a dedicar un poco de tiempo a revisar.

Preguntas previas de la presentación que hicimos el seis de agosto y posteriores.

Eso está hecho, solo un recordatorio para hacer preguntas en vivo.

Prácticamente levantarás la mano y reactivarás el sonido cuando se te solicite.

O puede escribir sus preguntas en el cuadro de preguntas o después de la presentación.

Puede enviarlos por correo electrónico a t wasner en la organización de transporte, y serán respondidos en una fecha posterior.

Y luego las preguntas y respuestas que recibimos durante la presentación del 6 de agosto.

Y luego, también durante este, se subirán a la página web del proyecto para que puedas verlos.

Pero en este momento vamos a seguir adelante y revisar las preguntas hechas anteriormente.

Y luego abriremos la oportunidad para que hagas preguntas en vivo

Bien.

La primera pregunta es si hay alguna propuesta para aumentar la financiación

Lo es.

Judy, soy Jim otra vez.

Déjame encender mi cámara para que todos me vean aquí.

Es que probablemente sea bueno para todos. Puedes verme aquí.

Sí, absolutamente.

Nosotros lo hacemos, nosotros sí queremos buscar, financiación local.

Los ingresos han liderado un esfuerzo regional en un momento, conocido como One Tahoe, que en realidad es una tarifa para toda la cuenca.

La tarifa de entrada, basada en la visita, permitiría, prorratados de fondos para el tránsito, el capital de tránsito, entre otras cosas, en la cuenca.

Eso se ha estancado un poco, pero sigue siendo una buena idea.

Y luego, por supuesto, hay oportunidades de financiación más localizadas.

Si la Costa Sur creara un JPA, creo que una de sus tareas objetivo es tratar de crear una fuente de financiación para complementar el tránsito local en la Costa Sur.

Así que, sí, la cuestión es que estamos intentando aumentar la financiación.

Necesitamos aumentar el financiamiento si queremos un sistema de transporte robusto en la cuenca. Bien.

La siguiente pregunta: ¿el escenario dos incluye un aumento de la frecuencia en la ruta 50?

El escenario dos mantiene un avance de 30 minutos en la ruta 50.

Y eso es coherente con lo que se ofrece hoy en día.

Sin embargo, todo depende del nivel de mayor financiación disponible.

Si hay fondos disponibles, entonces ciertamente el personal y los recursos pueden aumentar y la frecuencia puede aumentar en el corredor

¿Cómo podemos influir en el proceso y ayudar a apoyar el tránsito?

Bueno, tenemos una diapositiva un poco más adelante que vamos a revisar.

Pero, en realidad, estamos llevando este borrador del plan a la junta directiva del Distrito de Transporte de Tahoe en la reunión de la junta del 4 de septiembre.

Y ese es realmente el período de comentarios públicos que se abre en ese momento.

Nos encantaría que descargaras, lees el plan.

Lo tendremos en nuestro sitio web, compartiremos sus pensamientos, lo comentaremos y nos suscribiremos para recibir cualquier actualización que podamos tener.

Puede enviarlo por correo electrónico que estará en una diapositiva posterior para nosotros.

Bien.

Si desea mantenerse involucrado con lo que está sucediendo a nivel de la ciudad y el condado con respecto a la Autoridad de Poderes Conjuntos, mi recomendación es que se comunique con la oficina del administrador de la ciudad de South Lake Tahoe.

Podemos proporcionarle un número.

Creo que es 530542 6000 542 6000.

Creo que el personal también estaría encantado de tener cualquier comentario o aporte.

Lo que sí sé es que están planeando proponer su plan y la adopción o la adopción formal de la Autoridad de Poderes Conjuntos en su reunión del Concejo Municipal de octubre.

Así que asegúrate de presentarte para eso

¿Hay algún plan para llevar el transporte público a Myers?

Bajo TTD, alcance y Plan de Tránsito de Corto Alcance como se presenta en este documento, no planeamos llevar el tránsito a Myers a menos que se logre un escenario dos.

Sin embargo, como mencioné anteriormente, si la ciudad y el condado adoptan y crean una autoridad de poderes conjuntos para el tránsito, su objetivo, como lo sé, es proporcionar y traer al menos micro tránsito a Myers, si no un futuro sistema de rutas fijas.

¿Se está considerando la posibilidad de ampliar el horario de funcionamiento hasta más tarde por la noche?

Sí, la hay, depende de la financiación.

Por lo tanto, el escenario dos de nuestro plan establecería, dependiendo de la financiación, si podemos o no aumentar las horas de servicio y mantener las frecuencias.

Pero sí, si los fondos están disponibles, intentaríamos ir por algunas horas extendidas.

Dicho esto, nuestros datos de pasajeros han demostrado a lo largo de los años que las horas de viaje que se extienden hasta más tarde en la noche después de, digamos, las 9:00 realmente no proporcionan el número de pasajeros para respaldar el programa

Entonces, ¿podemos encontrar las encuestas que mencionaste en línea?

Por lo tanto, solo nuestra encuesta para el grupo de partes interesadas está en línea.

Y nuestros grupos de interés son las empresas y otros usuarios.

Usuarios a gran escala del transporte público para sus empleados y viajeros.

Sin embargo, estamos administrando encuestas de tránsito a bordo en las rutas 28, 50 y 55 durante las próximas semanas.

Pero siéntete libre y recuerda que puedes comentar el borrador.

Puede ir a nuestro sitio web, nuestro sitio web del Distrito de Transporte, y puede proporcionar su comentario sobre ese borrador.

Así que, aunque no estés rellenando una encuesta en sí, queremos saber de ti

¿Seguirá siendo libre el tránsito?

La respuesta corta es sí.

TTD ha asegurado fondos a través de la Agencia de Planificación Regional de Tahoe y la NPO, que es de origen federal, que apoyará el transporte público gratuito y justo en la costa sur.

Al menos una ruta fija, hasta el año fiscal 26.

Después de eso, no estoy exactamente seguro de lo que sucederá, pero nos esforzaremos por el libre tránsito.

Ese es nuestro objetivo

¿La coordinación del tránsito y el micro tránsito requerirá que los pasajeros se transfieran para cruzar la ciudad?

Es interesante.

Es una pregunta interesante porque esa dinámica aún no se ha formulado, porque la integración del micro tránsito de un programa piloto a un programa completo de South Shore está en transición con la creación de esta autoridad de poderes conjuntos, creo, y creo que algunas de las conversaciones en las que hemos estado involucrados, estamos buscando desarrollar un sistema integrado.

Y lo que eso significa es que el micro tránsito lo llevará a una determinada parada de ruta fija donde cruzaría zonas hacia la siguiente zona a través de una ruta fija.

Así que la integrada, se crearían varias zonas por toda la ciudad.

Esas zonas se conectarían a un servicio de ruta fija, y así es como la gente llegaría desde lo profundo de su vecindario hasta una parada de autobús y luego a una ubicación final.

Así es como creemos que funcionará.

Y así es como creemos que debería funcionar.

Pero esperaremos a ver cuál es el plan de la ciudad o el plan de JPA

Mencionó el potencial de una reducción del área de servicio de paratransito.

¿Puede explicarlo?

Haré lo mejor que pueda.

esencialmente, cualquier proveedor de rutas fijas, como TTD, tiene que ofrecer un servicio de paratransito gratuito dentro de los corredores de tres cuartos de milla en cada una de esas rutas.

Entonces, por ejemplo, en la autopista 50, digamos que, por ejemplo, hay un límite de vecindario de tres cuartos de milla alrededor de la ruta de la autopista 50 en el que estamos obligados a proporcionar servicio de paratransito.

Realmente tenemos dos zonas de paratransito.

Tenemos una línea de base y una zona extendida.

Nuestra zona extendida se extiende a una milla más allá de la ruta de servicio de ruta fija, y también se extiende hasta Myers.

Es una zona extendida para nosotros.

Si eliminamos una zona de ruta fija, entonces no estamos obligados a proporcionar paratransito en ese límite de tres cuartos de milla o una milla alrededor de esa zona

Sin embargo, ciertamente no queremos hacer eso.

Queremos tratar de mantener los servicios, pero sería un posible impacto si se eliminara una zona o si una zona fuera tomada por Microtransit porque ya no es una ruta fija.

Así que quiero llamar la atención de todo el mundo.

Tenemos, en nuestro sitio web, una página dedicada al paratransito.

Entra en un poco más de detalle, y sugeriría a las personas que lo visiten si quieren un poco más de información

¿Cómo se decide qué ruta, perdón, qué rutas reducir o eliminar, por ejemplo, por qué la ruta 55?

Es una buena pregunta.

Obviamente, el número de pasajeros tiene mucho que ver con esto.

Y luego también tiene que ver con, en primer lugar, permítanme decir que no queremos eliminar ninguna ruta.

Creemos que las rutas que ofrecemos son un beneficio para la comunidad.

Sin embargo, si se tiene una integración de microtránsito en el programa en la costa sur, entonces eso puede aliviar muchos de los problemas que tenemos con ciertas rutas que no están creando suficiente número de pasajeros o una especie de inmersión en estos vecindarios donde realmente están fuera de nuestras carreteras arteriales o de clase colectora, donde debería funcionar una ruta fija.

Y así, en ese caso, 55 se eleva a la cima solo porque se sumerge en varios barrios.

que, en teoría, podría ser manejado por Microtransit o algún otro mecanismo.

50 es un corredor principal.

Es una arteria, que probablemente permanecerá y tendrá precedencia.

Eso es lo que lleva a la mayoría de las personas que vemos, al menos de nuestros informes de pasajeros

¿Quién opera Lake Link?

¿Es TTD? No.

TTD no opera Lake Link.

Como mencionamos anteriormente en la presentación, es South Shore Transit Management Association la que actualmente opera Lake Link a través de un contratista externo.

y como hemos indicado varias veces, si se crea la Autoridad de Poderes Conjuntos de South Shore, es probable que esa responsabilidad de los servicios de microtránsito se transfiera a esa autoridad de poderes conjuntos

Bien, esa fue la última pregunta.

Por lo tanto, si alguien que asista al seminario web tiene otra pregunta, no dude en levantar la mano en este momento o escribir su pregunta en el cuadro de preguntas

Está bien, Dennis Davenport, adelante, por favor, reactiva el sonido. Gracias.

Hola, Jim.

Muy, muy buena presentación y muy informativo.

Me pregunto cómo la Autoridad de Poderes Conjuntos de South Shore podría impactar el lado de Nevada a lo largo de la costa este, como hemos estado hablando recientemente, y parece que Lake Link podría convertirse en una nueva entidad o una entidad estrictamente de South Lake Tahoe.

¿Es esa la forma en que ve que se ve el JPA?

Y.

¿Y es esa la forma en que debería desarrollarse el escenario tres? Sí.

No, lo soy, no puedo representar.

Bueno, creo que tenemos mucho eco ahí.

No puedo representar a la ciudad ni a la JPA.

Pero puedo decir desde el punto de vista de TDD que, esta mañana en el Concejo Municipal, la ciudad proporcionó un área fronteriza conjunta de la Autoridad de Poderes, y esa área fronteriza se detiene en la línea estatal.

En otras palabras, no se extendió más allá de eso. Y realmente puede.

Por lo tanto, hay algunas preguntas sobre lo que sucede con el servicio que existe ahora.

Pasa al lado de Nevada. Desde el punto de vista de TTD.

Vamos a centrarnos en el resultado de que una agencia, ya sea TTD, brinde servicio desde el área de la frontera estatal y el lado de Nevada.

Y si eso significa tomar Lake Link o si significa tomar algún otro servicio de micro-tránsito, o si significa que la Asociación de Administración de Tránsito de South Shore continúa operando un servicio de Microtránsito en el lado de Nevada.

Eso es lo que estamos buscando ahora.

Esos detalles deben resolverse porque, en realidad, depende de la JPA definir cómo será su programa de servicio.

Y luego tenemos que unirnos todos y decir, está bien, ¿dónde vamos a cubrir las brechas y asegurarnos de que nada sufra en el lado de Nevada?

Así que espero que haya respondido a tu pregunta

Tenía otra pregunta.

preguntar si la financiación del transporte público es sólo un problema local o no

Es un problema local.

Aludí antes a la parte del Sistema de Tránsito del Condado de Placer en la costa norte hace años.

El condado de Placer había dedicado una cierta cantidad de ingresos a su sistema de tránsito en la costa norte.

Y lo que eso les permitió hacer es que les permitió usar ese financiamiento de esos fondos, los fondos Tot para básicamente operar el programa, y luego desviar los fondos federales que reciben y algunos de los fondos estatales y usarlos para capital y luego lo que quiero decir con capital es, es es nuevos autobuses, otras mejoras que tendrían que estar en marcha en la orilla sur del lago Tahoe, creo que la diapositiva que presentamos solo mostró que el 2% de los fondos locales es apoyar el transporte público en el extremo sur del lago y, por lo tanto, realmente está ejecutando un sistema que realmente se compone de un sistema finito, cantidad fija de fondos federales y estatales.

Y a medida que el sistema crece o llega un nuevo operador, esos fondos finitos se dividen un poco más y más, y afecta la programación.

Así que, en resumen, si pudiéramos llenar la reserva de fondos necesarios para el transporte a través de la financiación local de algún mecanismo o un programa de financiación de toda la cuenca como un Tahoe, esa sería nuestra solución

Bien.

¿Hay alguna otra pregunta o comentario?

Por favor, levanten la mano

No creo que tengamos otros.

Jim

Bien. Bueno, gracias a todos.

Voy a entregárselo de nuevo a Margaret.

Ella le hará saber cómo puede mantenerse en contacto y cuáles son los próximos pasos.

Aquí. Gracias. Jim.

los siguientes pasos aquí.

Por lo tanto, proporcione comentarios públicos sobre el plan de tránsito a corto plazo.

Por lo tanto, el período de comentarios públicos está programado para abrirse el 4 de septiembre y cerrar el 2 de octubre.

Puedes visitar la página web del proyecto para más información.

Para ver el plano y colocar un comentario.

Y aquí está el sitio web.

o debería decir el enlace de la página web.

Además, TTD está llevando a cabo encuestas de tránsito a bordo de los pasajeros en las rutas 50, 55 y en el East Shore Express.

Y si desea obtener más información sobre la formación de la Autoridad de Poderes Conjuntos, el G. disculpe, JPA del que hemos estado hablando, puede comunicarse con la ciudad de South Lake Tahoe, la oficina del administrador de la ciudad a la una nueve, y luego la dirección es 1901.

Lisa maloof way, South Lake Tahoe. Y hay un código postal.

Y luego el número de teléfono también está allí 530542 6000.

Y para mantenerse informado, puede suscribirse para recibir actualizaciones periódicas por correo electrónico.

Justo en, t woessner en transportation.org.

Por lo tanto, puede enviar un correo electrónico allí y solicitar que lo incluyan en la lista de actualización de correo electrónico, visite la página web del proyecto.

Tendremos mucha información allí.

Tendremos los PowerPoint en inglés y en español, y luego también tendremos un documento de preguntas frecuentes cargado.

Puedes seguirnos en Facebook, Twitter y también hay una página de grupo de Facebook.

Y luego, la persona de contacto del Distrito de Transporte de Tahoe para el proyecto es Tiara Woessner.

Oficial de Información Pública de Woessner.

Ahí está su dirección de correo electrónico de nuevo, y su número de teléfono es (775) 589-5504.

Pasa a la siguiente.

Y puedo terminar esto aquí, Jim, si quieres.

O si quieres decir una final, gracias o algo a los que participaron.

Te lo voy a entregar a ti ahora. Gracias. Margaret.

Solo quiero decirles a todos, gracias por asistir.

Lo sabemos, el tiempo es ocupado. Tu tiempo está ocupado. Se lo agradecemos.

Quiero decir que el plan de tránsito de corto alcance es una mirada a los próximos cinco años.

Por supuesto, como sabemos, todo en el mundo hoy en día es dinámico y se mueve bastante rápido.

solo estamos tratando de precisar algunos escenarios que creemos que son los escenarios probables para el tránsito en la costa sur durante los próximos cinco años.

Te animamos a ser parte de este proceso.

Esperamos ver sus comentarios, comentarios públicos durante el período de comentarios abiertos y/o antes de eso.

Si quieres enviar algunos.

Y agradecemos su tiempo.

Y con eso, me gustaría dar las gracias

Y con esto, vamos a terminar nuestra presentación.

Gracias

Bien