

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

Participant: TTD [TTD] English (US)

Ang broadcast ay nagsisimula na ngayon ang lahat ng mga dadalo ay nasa listen only mode

Hello po sa lahat.

Salamat sa pagsali sa public presentation ngayon sa maikling Range transit Plan.

Ang pangalan ko ay Margaret Skillicorn, at tinutulungan ko ang Tahoe Transportation District sa pampublikong outreach at ipapasa sa susunod na slide.

Para makita mo ang outline ng presentation ngayon.

Dadaan tayo sa mga pagpapakilala.

Ipapaliwanag din namin kung ano ang CTD at magbibigay ng buod tungkol sa transportasyon sa Lake Tahoe.

Tatalakayin natin ang isang short range transit plan.

Ang mga layunin ng isang maikling hanay transit plan.

Isang maikling hanay ng transit plan.

At talakayin ang short range transit Plan mula 2017, kasama ang isa mula sa 2024 na darating dito, na pag uusapan natin ang senaryo isa, dalawa at tatlo.

At pagkatapos ay magsisimula kaming tapusin off sa anumang mga komento at katanungan.

At pagkatapos ay isang paraan para sa iyo upang manatiling nababatid

Ang aming mga nagtatanghal ngayon ay Jim Marino, ang Tahoe Transportation District deputy district manager, at Graham Masterton mula sa Stantec.

Upang marinig ang pagtatanghal sa ibang wika, kabilang ang Espanyol, mangyaring bisitahin ang Worldly at doon ang link makamundo ay maaari ring basahin para sa mga indibidwal na may mga kapansanan sa pandinig.

Ang salin ng wikang Espanyol sa transit ng presentasyong ito ay ipost sa web page ng Short Range Transit Plan.

At bukod dito, ang isang kopya ng PowerPoint na ito na pupuntahan natin ngayon, na tinitingnan mo ngayon ay makukuha rin sa Espanyol sa web page ng proyekto.

Kung gusto mo sundan yan.

Upang

Next slide na lang po. Okay.

At ngayon ay ipapasa ko na ito kay Jim.

Actually alam mo naman na dito ako magtutuloy.

Sorry sa ganyan.

Mangyaring i-save ang inyong mga komento at tanong hanggang matapos ang pagtatanghal.

Isang panahon ng pagtatanong at pagkomento ang magaganap pagkatapos ng pagtatanghal.

Upang magtanong, mabuhay nang virtually.

Itaas ang kamay at i unmute ang iyong sarili kapag tinawag, i type ang iyong mga tanong sa question box kung mas gusto mo at kung gusto mo.

Pagkatapos ng pagtatanghal, maaari kang mag email ng mga katanungan sa t Woessner sa Tahoe Transportation.

Org.

Ang mga ito ay sasagutin sa ibang pagkakataon at ipo post din sa web page ng proyekto.

At pagkatapos ay narito ang link sa web page ng proyekto doon mismo sa iyong screen

At ngayon ay ipapasa ko na ito kay Jim

Salamat Margaret. Hello po sa lahat.

At salamat sa pagpunta mo ngayon.

Ako si Jim Merino at ako ang deputy district manager ng Tahoe Transportation District.

At kasama ko ngayon si Graham Masterton ng Stantec.

Ang aming consultant na aming kinontrata upang matulungan kaming bumuo ng maikling hanay na transit plan na ito. Ako na ang mamumuno.

Aakayin ka namin sa pamamagitan ng pagtatanghal na ito at tiyak na nais na marinig ang iyong mga katanungan sa dulo o mga komento.

Kaya sino ang TTD at ano ang karaniwang responsable natin sa Lake Tahoe basin

Ang TTD ay isang bi state agency na itinatag noong 1980 ng parehong California at Nevada at ng United States Congress para sa mga pangangailangan sa transportasyon sa loob ng Basin.

Sa pangkalahatan, responsable kami sa pagpapadali at pagpapatupad ng ligtas, sensitibo sa kapaligiran at multi modal na transportasyon.

Pinapadali at ipinatutupad namin ang multi modal na transportasyon, kabilang ang pagbuo ng mga plano, programa, at proyekto bukod sa mga operasyon ng transit.

Next slide na lang po

Kaya bakit mahalaga ang transit sa Lake Tahoe basin

Well, kung nagbibigay kami ng ligtas na transporting sa loob ng rehiyon at sana sa ilang mga punto sa hinaharap, ang Megaregion, pinoprotektahan nito ang Lake Tahoe at ang rehiyonal na kapaligiran.

Kung titingnan mo ang aming slide over sa kanan, mapapansin mo na 70% ng mga particulates na nakakaapekto sa kalidad ng tubig ay nangyayari mula sa isang direktang resulta ng transportasyon.

Sa madaling salita, mga sasakyan sa daanan na nag-aalok ng lokal at rehiyonal na koneksyon.

Nagbibigay kami ng karagdagang alternatibo para sa mga emergency evacuation ay nakakatulong sa pagbawas ng kasikipan, at nagbibigay ito ng transportasyon sa mas maraming miyembro ng aming komunidad.

Next slide na lang po

Hindi ko pupunta sa buong slide na ito dito, ngunit gusto kong hilahin ang ilang mga kaukulang petsa at puntos.

Malinaw, ang TTD ay itinatag noong 1980.

Gayunpaman, sa 2010, ang distrito kinuha sa pangangasiwa ng Salvador Public Transit dahil sa isang isang sistema na nabigo sa puntong iyon sa timog Shore. Noong 2010.

Kinuha namin iyon at ito ay talaga na kinontrata ang mga serbisyo hanggang 2016.

Doon na nag-assume ang district ng direct transit operations.

Sa madaling salita, inilipat namin ang lahat ng bagay sa bahay.

Bukod dito, sa time frame na iyon, nagtatayo rin kami ng mga proyekto sa pagpapalano ng kapital at pagdidisenyo at pagtatayo ng mga proyekto ng kapital sa buong basin upang sumipsip ng mga transit at o multimodal na solusyon tulad ng mga trail ng bisikleta at mga daanan ng pedestrian.

Moving forward sa 2024, kung nasaan tayo ngayon. Well, hayaan mo akong mag-back up ng isang segundo.

Noong 2017, ginawa namin ang Lincoln Tahoe Corridor connection plan, at iyon talaga ang blueprint para sa transit future sa basin.

Isang walang hadlang na kinabukasan.

Sa madaling salita, kung nasa atin ang lahat ng pera sa mundo, ano ang maaari nating itayo at ano ang maaari nating mapaunlad

Pagsulong sa 2024?

Gayunpaman, ito ay kung saan tayo ngayon.

Kailangang i-renew ang 2017 plan.

2024 na tayo, at yun ang inilalabas natin dito ngayon.

At dadalhin namin ang opisyal na dokumento sa Setyembre para sa pampublikong pagsusuri.

Pero talaga, ang gusto nating pagtuunan ng pansin ay ang susunod na limang taon, mula 2024 hanggang 2029.

Next slide na lang po

Ang ilang mga kapansin pansin na mga milestone ng distrito sa paglipas ng panahon.

Nabanggit na namin na kinuha namin ang mga operasyon ng transit mula sa South Powell Area Transit Authority noong 2010.

Noong 2012, ipinakilala namin ang seasonal transit sa East Shore sa Nevada State Route 28 sa pagitan ng Incline Village at Sand Harbor.

Sikat na sikat na summer seasonal transit yan.

nagtrabaho kami sa lehislatura upang mapalawak ang pederal na pagpopondo na nakikinabang sa Lake Tahoe.

Bago gawin ito, kami ay itinatag bilang isang rural na kapaligiran sa mga pederal na ahensya at nagkaroon ng napaka limitadong pagpopondo.

salamat sa ilang mga mahusay na trabaho at pakikipagsosyo, kami ay naging isang urban na kapaligiran insofar bilang populasyon numero, kahit na mayroon lamang kaming 55,000, bigyan o kumuha ng full time na mga residente ng Lake Tahoe.

Ngunit mayroon kaming isang napakalaking isyu sa pagbisita, kaya nagawa naming makuha na pinalawak at makakuha ng higit pang pederal na pagpopondo.

na kung saan ay isang mahusay na bagay.

Sa paglipas ng panahon, pinahusay namin ang mga operasyon ng kaligtasan at transit, bagong fleet, bagong busses, nagtrabaho sa mga isyu sa kaligtasan sa mga hintuan mismo.

Ada paratransit, isang bungkos ng mga pagpapabuti sa paglipas ng mga taon na nagbibigay ng pinabuting kaligtasan.

At ang TTD ang unang nagpatupad ng battery electric busses sa route charging at hybrid busses sa basin.

Sa 2022.

Next slide na lang po

Tulad ng ngayon, ang TTD ay nagpapatakbo ng limang umiiral na serbisyo.

Nagpapatakbo kami ng dalawang ruta ng lunsod sa timog sa South Lake Tahoe at ang Greater South Shore area, na umaabot lamang sa linya ng estado.

ang mga ito ay mga ruta 15, 55.

Marami sa inyo marahil ang nakakaalam na ang 50 ay, tulad ng tunog nito, ay nagpapatakbo ng highway 50, at ang 55 ay isang offshoot na nagpapatakbo ng highway 50 at Pioneer Trail.

At ang ilan sa mga kapitbahayan back off ng, Pioneer Trail.

Nagpapatakbo kami ng dalawang mga ruta sa rehiyon, 22 at 19, sa Minden, Gardnerville, at karaniwang pataas iyon sa ibabaw ng Kingsbury Grade araw araw.

At tulad ng nabanggit namin kanina, pag aari namin nagpapatakbo kami ng isang recreational ruta, na kung saan ay 28, sa pagitan ng Incline Village at Sand Harbor.

Gusto ko pong ituro na, wala kayong masyadong nakikita sa North Shore sa mapa na ito, at iyon ay dahil may isa pang ahensya, isa pang transit operator sa basin out ng Placer County na kilala bilang Tart.

At sila ay nagpapatakbo ng marami sa mga serbisyo ng bus at microtransit sa North Shore.

Next slide na lang po

So ano po ang short range transit plan

Well, ito ay isang dokumento ng regulasyon at plano na nagbibigay ng mga paglalarawan ng layunin ng short term service na nakapaloob sa mas malaking mga layunin at layunin ng Plano sa Transportasyon ng Transportasyon.

At ang RTP na iyon, kung gusto mo, ay binuo ng Trpa Tahoe Regional Planning Agency at ang tempo.

Inilalarawan nito ang mga short term goals goals sa loob ng limang taong panahon.

Inilalarawan nito ang aming kapasidad sa pananalapi upang maisagawa ang mga iminungkahing antas ng operasyon alinsunod sa mga alituntunin ng Federal Transit Administration.

Naglalaman ito ng impormasyon sa regulasyon upang matugunan ang mga kinakailangan sa programa ng pondo at pagpapalano ng rehiyon.

Next slide na lang po.

Nagbibigay ito ng Tahoe Metro Planning metropolitan planning organization na may impormasyon tungkol sa mga proyekto at programa, pagsunod sa Federal title six reporting requirements, environmental justice outreach at public participation related service planning at ang mga resulta ng Federal Transit Administration Triennial review at audits at mga kaugnay na kaugnay na corrective actions.

At sinusuportahan nito ang mga kahilingan para sa pederal, estado, at lokal na pondo ng grant para sa kapital at mga layunin ng pagpapatakbo.

Next slide na lang po

Ang STP, o Short Range Transit Plan, ay nagtatakda ng pangitain at nagpaparating ng mga aksyon na kinakailangan sa susunod na limang taon, naaayon sa Regional Transportation Plan.

Sustainable na mga estratehiya sa komunidad at Tahoe Transportation District Long range Transit Transportation Plan.

Nirerepaso namin ang papel ng TD sa pagsuporta at pagbibigay ng mga operasyon ng transit, at idokumento at sinusuri namin ang mga kasalukuyang isyu na nahaharap sa mga serbisyo ng transit sa rehiyon at sa loob ng basin.

Next slide na lang po.

Ang STP ay nagbibigay ng limang taong forecast sa pananalapi na nagpapakita na ang aming mga iminungkahing operasyon ay nasa loob ng forecasted financial means at hadlang.

Nagbibigay ito para sa isang konektado, matatag at integrated na mga serbisyo sa loob ng pinansiyal na forecast na iyon, at nakatuon ito sa kaligtasan, kahusayan at greenhouse gas emissions at sasakyan milya traveled reductions

Nagbibigay din ang STP ng mga kahaliling plano na maaaring mangyari kung ang bagong pagpopondo ay magiging magagamit, o kung ang isang bagong awtoridad sa transit o operator ay naghahati ng umiiral na pagpopondo sa Tahoe Transportation District.

Next slide na lang po

Noong 2017, inaprubahan ng TTD board ang pinakahuling maikling plano, maikling Range Transit Plan, at habang iyon ay isang direktang plano na nakatuon sa mga pagpapabuti at kahusayan sa hinaharap, maraming nangyari mula noong 2017, higit sa lahat ang gastos sa pamumuhay ng pandemya, mga epekto sa mga tauhan at kakulangan ng matatag, nakatuon na lokal na pagpopondo upang makatulong sa estado at pederal na pagpopondo na natatanggap namin.

Next slide na lang po

Inaprubahan ng 2017 Short Range Transit Plan ang patakaran upang madagdagan ang transit batay sa mga bagong mapagkukunan ng pagpopondo, at ang plano ay nagbigay din ng isang kahaliling plano, na kung saan ay isang hindi gaanong agresibong diskarte kung walang mga pagbabago sa pagpopondo.

At sa kasamaang palad, iyon ang nakita namin.

Sa katunayan, kahit na nakita namin ang isang pagbaba sa pagpopondo sa isang tiyak na lawak sa 2017 sa kasalukuyang.

Ito ang tunay na nangyari.

May limitadong lokal na pondo na binuo upang tulungan ang estado at pederal na pondo na nagbibigay para sa programa.

Ang gastos sa pamumuhay ay hadlang sa kakayahang mapanatili at maakit ang mga kawani sa lokal dito sa South Lake Tahoe.

Siyempre, naapektuhan ng pandemya ang lahat, at ang pagpapakilala ng iba pang mga pagpipilian sa pagkilos tulad ng Microtransit, Micro-mobility at electric bikes ay tiyak na nakaapekto sa pagsakay sa pagitan ng 2017 at ngayon sa pampublikong transit.

Next slide na lang po

Bago tayo makapasok sa mga senaryo na nagpoprograma kami sa short range transit plan draft, nais kong bigyan ka lamang ng kaunting pagtingin sa kung paano namin pinopondohan ang transit sa Tahoe Basin.

At tulad ng ngayon, ang pederal na pagpopondo ay kumakatawan sa 67% ng lahat ng pagpopondo para sa mga operasyon ng RTD transit.

Tataas ito sa mataas na mga 75% sa fiscal year 26.

Gayunpaman, pagkatapos ng puntong iyon, ito ay pagpunta sa bawasan medyo dramatically.

At kung bakit ito bumababa ay dahil ang mga pondo ng Covid relief na itinalaga ng pederal na pamahalaan bilang resulta ng pandemya, ng pandemya ay naubos, at ang mga ito ay isang beses na pondo upang makatulong na suportahan ang sistema.

Kaya sa kabuuan, ang organisasyon ay bumabalik sa mga antas ng kita bago ang pandemya.

Pero lahat ng inflationary issues na nakita natin simula pa noong pandemic.

Bago ang pandemya, ang pederal na pagpopondo ay talagang variable tungkol sa ito ay hindi kailanman garantisadong, sabihin ilagay ito sa ganoong paraan.

at ang halaga na magagamit ay maaaring mag iba o maantala.

Kadalasan ito ay sinusukat sa mga pamantayan sa pagganap ng ahensya ng transit, ngunit hindi palaging. Sa taong piskal 24.

Ngayong kasalukuyang taon ng pananalapi, napansin ng Tahoe Transportation District na makakatanggap kami ng humigit kumulang na 1 milyong mas mababa sa pederal na pagpopondo para sa aming programa, at iyon ay magsusulong.

Hindi lang ito isang one time issue.

Ilipat pasulong bawat taon paglipat pasulong, maliban kung maaari naming backfill sa ilang iba pang mga mapagkukunan ng pondo, ang aktwal na halaga ay 960,000.

Maaaring mangailangan ito ng mga pagbabawas ng serbisyo upang kontrahin ang malambot na malambot na kakulangan sa hinaharap.

Next slide na lang po

Nag aalok kami ng tatlong sitwasyon sa maikling hanay ng transit plan.

senaryo ang isa ay mahalagang isang negosyo tulad ng karaniwang senaryo, kung saan tungkol sa kalahati sa pamamagitan nito maaari naming pindutin ang ilang mga hamon sa piskal.

At ipapasyal kita sa ganyan ngayon.

Scenario isa ay ipinapalagay na walang pagbabago sa nabawasan na pagpopondo na nagsimula sa piskal na taon 24.

Sa pamamagitan ng piskal na taon 28, kung hindi namin itama ang kakulangan sa pagpopondo, malamang na tatakbo kami ng ruta 50 sa highway 50 hanggang sa isang 60 minutong headway.

Sa madaling salita, bawat oras sa piskal na taon 29, may potensyal na ang ruta 55 ay maaaring itigil nang ganap

Sa piskal na taon 26, ang ruta ng ika 19 ng Mayo ay itinigil.

Iyan ang ruta na umaakyat sa Carson Pass o sa Kingsbury, at pagkatapos ay mula Minden hanggang Carson City.

Okay.

Gayunpaman, ang mga oras na iyon ay maaaring magamit upang lumikha ng isang bagong ruta, na tatawagin namin 21 X na darating sa Spooner Summit at hanggang sa parehong paraan.

Carson City Express, limang biyahe kada araw.

At iyon ay dahil maaaring may potensyal para sa ilang pagpopondo na magagamit na lumalabas sa Nevada na susuporta sa bus na iyon.

Ang East Shore Express Shuttle, na siyang tumatakbo mula San Harbor hanggang Incline Village, na napag usapan natin kanina, ang seasonal ay maaaring mabawasan sa weekends lamang sa fiscal year 29, at ang paratransit ay maaaring magkaroon ng reduced service area dahil sa.

pagtigil sa ruta 55.

Gusto kong gumawa ng isang tala na hindi lahat ng paratransit ay maaapektuhan, lamang ng ilang paratransit batay sa pagbabawas ng serbisyo ng ruta.

Next slide na lang po

Paglalagay sa isang bit ng isang mas mahusay na pananaw.

slide na ito, ang alternatibong sitwasyong ito para sa mga nagbibigay, nagagawa naming mag backfill at makahanap ng mga mapagkukunan ng pagpopondo upang suportahan ang isang limang taong plano at medyo posibleng makahanap ng mga mapagkukunan ng pagpopondo upang madagdagan ang transit programing sa loob ng limang taon.

At kung ano ang sitwasyong ito ay nakabatay sa, malinaw naman, ay ang kakayahang makahanap ng mga mapagkukunan ng pondo, ngunit kailangan nilang maging napapanatiling.

Isang bagay na hindi lang isang beses, na magbibigay daan sa amin upang palawakin.

At ang gagawin nito ay mapapanatili nito ang mga serbisyong umiiral tulad ng alam natin sa South Shore, at papayagan tayong palawakin, palawakin ang koneksyon sa rehiyon, sa silangang baybayin pababa sa Carson City at kalaunan ay sa Truckee upang maglingkod sa koneksyon sa Amtrak.

Muli, ito ay paglalagay sa isang mas rosier senaryo.

At ito ay isang bagay na tiyak na susubukan namin sa susunod na limang taon ng pagpapanatili ng mga serbisyo tulad ng alam namin ngayon, pagtaas ng mga serbisyong iyon at pagpapalawak ng mga kakayahan sa rehiyon.

Susunod na slide



Ang slide na ito ay nagbibigay sa iyo ng isang buod, hindi bababa sa isang graphic ng kung ano ang sitwasyon ng dalawa ay isama, kung maaari naming mahanap ang pagpopondo na iyon.

At siyempre, pinapanatili namin ang lahat ng aming mga umiiral na serbisyo.

Ngunit magdaragdag din kami, halimbawa, ng isang express sa highway 50.

Magdaragdag kami ng ruta dalawa sa State Route 28, na pupunta mula sa Spooner Summit hanggang San Harbor.

Ibig kong sabihin, incline Village. Ang aking paghingi ng paumanhin.

Magkakaroon ng micro transit component sa South Shore.

Gusto naming dagdagan ang aming mga regional connect connector.

Magkakaroon kami ng 21 X na iyon na darating mula sa Carson City sa ibabaw ng Spooner, o magkakaroon kami ng 22 ay magiging isang Minden Gardnerville Express.

At pagkatapos ay na 14 ruta 14 ay magiging South Lake Tahoe sa Truckee ruta, na kung saan ay talagang lamang mangyari isang beses sa isang araw.

Siyempre, ang aming mga recreational connector ay magpapatakbo pa rin ng full time at maaaring tumaas pa sa mga serbisyo tulad ng 28 ay naa access.

Ang mga serbisyo ay nananatili, at ang aming mga pagpapabuti sa kapital upang suportahan ang mga bagong serbisyong ito, ay magiging hub ng kadaliang mapakilos ng Incline Village at ang Spooner Summit Mobility Hub.

Ang mga ito ay magiging pangunahing mga punto ng koneksyon.

Gusto ko lang ipaalam sa lahat sa workshop na ito na ang Incline Village Mobility Hub, bagama't medyo naantala, ay nasa planning phase at ang Spooner Summit Mobility Hub ay talagang nasa design phase at naka iskedyul para sa konstruksiyon sa kalagitnaan ng 2025 o unang bahagi ng 2026.

Next slide na lang po

Scenario bilang tatlo.

Scenario three is a ay isang ay isang natatanging senaryo na kailangan nating harapin mula noong 2017 SRP.

At ito ay nakasalalay sa transportasyon distrito at IT potensyal South shore operator negotiating isang kasunduan para sa isang operasyon programa at isang potensyal na bahagi ng pagpopondo ng isang tinatayang \$ 1 milyon sa FTA o California transportasyon Development Act pagpopondo na umiiral sa aming sistema ngayon ay maaaring ilaan sa bagong operator, na maaaring magresulta sa mga sumusunod na pagbabago.

Kung mangyayari ito, ang ruta 55th Mayo ay itigil at ilipat sa isang programa ng Microtransit.

Ang 19 X ay maaaring palitan ng 21 X.

Iyan ang Spooner Summit Express, na may apat na biyahe kada araw.

Ang ruta 22 midday trips ay maaaring mabawasan sa fiscal year 27, ibaba sa dalawang biyahe kada araw sa fiscal year 28, at itigil sa fiscal year 29.

Ang East Shore Express ay maaaring gumana lamang sa katapusan ng linggo, tulad ng ipinahiwatig namin nang mas maaga sa isang mas naunang sitwasyon, at ang lugar ng serbisyo ng paratransit ay maaaring mabawasan, at sa buong lahat ng ito, ang layunin ay panatilihin ang ruta 50 sa 30 minutong headway.

Ngayon, ang nais kong banggitin sa slide na ito ay ang Lungsod ng South Lake Tahoe sa El Dorado County ay nagtatrabaho patungo sa pagbuo ng isang South Lake Tahoe o isang South Shore Transit joint powers Authority na maaaring mangyari minsan sa Oktubre kung ito ay kung ito ay mananatili sa iskedyul, at na ang joint powers authority ay ang, ang paglahok ng lungsod at county sa pampublikong transit sa South Shore.

At kaya mahirap para sa amin sa aming short range transit plan na talagang mahulaan kung ano ang maaaring hitsura ng hinaharap na iyon.

Kami ay nakikipagtulungan sa kanila at kami ay nakikipag partner sa kanila.

Sinusubukan naming gumana ang mga detalye ng kung ano ang kokontrol ng JPA tungkol sa transit sa South Shore, at kung ano ang TT ay mananatiling kontrolado sa South Shore.

Ang mga detalyeng iyon ay hindi pa dapat ayusin.

Gayunpaman, ito ay senaryo tatlo at narito kami ay nagpapakita ng ilan sa mga epekto na maaaring mangyari sa sistema ng RTD tulad ng alam natin ngayon.

Base sa formation na yan ng JPA na yan.

kaya keep in mind scenario tatlo ay isang ito ay dynamic.

Araw araw na itong gumagalaw.

Kaya nais lang naming dalhin ito sa iyong pansin at subukan at talakayin ito nang kaunti dito.

Sana sa oras na makarating ang dokumento sa aming draft document ay lumabas para sa public review, magkakaroon na tayo ng kaunting kalinawan sa scenario three.

Next slide na lang po.

Ipapaalam ko kay Graham Masterton ang tungkol sa micro transit at kung paano ito nakakaapekto sa atin.

Bago pa lang po.

Ito ay isang uri ng isang bagong konsepto at isang pandagdag na paraan ng pagpapahusay ng pampublikong transit.

Kaya hahayaan ko na lang si Graham na kunin ang slide na ito. Thanks po Jim.

at ito ay bahagi ng aktwal na mula sa 2017 Lake Tahoe ay isa sa mga konsepto na dinala pasulong sa mga tuntunin ng sinusubukan upang magbigay ng isang serbisyo ng transportasyon sa ilan sa mga komunidad kung saan ito ay alinman sa napakahirap na maglagay ng isang malaking bus, walang sapat na mga biyahe sa loob upang makatwirang ilagay ang isang nakapirming iskediyul ng ruta sa, pero may demand pa rin.

Kaya, ang layunin ay karaniwang lumikha ka ng maliit na mga zone para sa micro kadaliang mapakilos, kung saan maaari mong telepono gamitin ang isang app upang makakuha ng isang serbisyo.

At karaniwang karamihan sa mga tao ay kumukuha lamang ito sa loob ng zone na iyon.

Ngunit kung nais nilang pumunta mula sa, sabihin, zone isa sa zone dalawa, kung ano ang gagawin mo pagkatapos ay dadalhin sa, isang hub, mobility hub o transfer point at pagkatapos ay mahuli ang nakapirming ruta serbisyo na nag uugnay sa lahat ng iba't ibang mga punto nang magkasama.

Kaya, kung maaari mong isipin, alam mo, ruta 50 pagiging ang core mainline serbisyo at pagkakaroon ng isang buong bungkos ng micro transit zone sa magkabilang panig, at ng maraming ng mga komunidad na kasalukuyang may upang maglakad out sa ruta 50 upang makakuha ng, upang makakuha ng transit serbisyo, at ito ay gusto mong ilaan ang isang tiyak na bilang ng mga sasakyan sa bawat zone upang ikaw bilang demand pagtaas o warrants, nagagawa mong pamahalaan ang parehong na panloob na demand kilusan, ngunit din pagkatapos ay na ilipat demand kilusan

Salamat, Graham.

At at nais kong ituro na marami sa inyo ang marahil ay nakakita o kahit na nakasakay sa isang lokal na serbisyo ng micro transit sa South Shore.

Ito ay ito ay may pamagat na Lake Link at Lake Link ay sinimulan, bahagi ng bilang bahagi ng isang konsepto ng pagpapagaan, para sa upang mabawasan ang milya na nilakbay.

At ito ay isang pilot program sa pamamagitan ng South Shore Transit Management Association.

at medyo naging epektibo na.

ito ay isang on demand free sa user micro transit system na susunduin ka sa iyong lokasyon, i drop off ka kung saan mo nais na maging, at ito ay talagang sumasaklaw sa isang malaking zone mula sa talaga, Lodi Avenue sa South Lake Tahoe silangan patungo sa linya ng estado at isang maliit na bit lampas sa linya ng estado.

sa ilalim ng sitwasyong tatlo na napag usapan natin kanina, kung ang isang JPA ay nabuo sa South Shore joint Powers Authority ng Lungsod ng South Lake Tahoe sa El Dorado County, ang micro transit ay pormal na pinagtibay sa ilalim ng programang iyon bilang isang permanenteng fixture.

supplementing nakapirming ruta serbisyo.

At kaya kailangang pag-aralan ang mga detalyeng iyon kung ano talaga ang hitsura ng mga zone na iyon, kung saan sila maglilingkod.

At kung anu ano pa.

Sasabihin ko, masyadong, sa North Shore, napag usapan namin kanina ang tungkol sa Placer County na nagpapatakbo ng kanilang sariling transit doon sa ilalim ng pangalang Tarc.

Nagpapatakbo din sila sa loob ng bahay sa pamamagitan ng mga serbisyong kinontrata.

Dapat kong sabihin ang isang micro transit system na tinatawag na Park Connect.

At kaya ito ay ito ay medyo epektibo sa paglipas ng doon pati na rin.

Next slide na lang po

Kaya ito ay isang uri ng isang graphic na buod ng mga kahaliling senaryo na pinag uusapan lamang namin.

At tandaan namin isinasaalang alang umiiral sa senaryo isa ay talagang isa.

At ganoon din.

Inaasahan namin na walang mga pagbabago sa mga serbisyo para sa hindi bababa sa dalawang taon ng limang taong plano na ito.

at yun ang existing services dun.

Kaya 1555 ay mananatili sa kanilang mga oras, 19 X ay doon.

2228 at syempre, ang paratransit natin.

At ang hindi mo nakikita sa graphic na ito ay ang umiiral na Lake Link supplemental transit micro transit na kasalukuyang pinapatakbo ng Stma, na susuporta sa umiiral na sistemang iyon.

Scenario one ay isang kumbinasyon ng na dalawang taon ng matatag na serbisyo.

At pagkatapos ay nagsisimula kaming makita ang mga isyu sa piskal, piskal na pinipilit ang ilang mga pagbabago sa pagprograma o maaaring pilitin ang ilang mga pagbabago sa pagprograma kung hindi namin mai backfill ang mga pondo.

At talagang kung ano ang makikita mo ay 50 ay subukan at mananatiling pareho hanggang sa tungkol sa piskal na taon 28, at pagkatapos ay ito ay mababawasan sa isang 60 minutong serbisyo.

Ang ika 55 ay maaaring mawala nang buo sa 29.

Ang ika 19 ay maaaring mawala nang buo sa 26.

Gayunpaman, tulad ng nabanggit namin, ito ay backfilled sa pamamagitan ng isang bagong ruta.

Lumapit sa Spooner summit 2122.

Maaaring mabawasan. Eh, nananatili pa rin.

Essentially sa 28 ay nananatiling pareho.

At ang aming paratransit ay nananatiling pareho rin.

Scenario two ito ay ito, isipin nating lahat positibong senaryo.

At ito ang isa na tayo bilang isang organisasyon na nagsusumikap.

Nagsusumikap kami para sa panatilihin ang mga umiiral na serbisyo at bumuo ng may isang senaryo.

Dalawa okay.

30 minutong headways sa highway 50 mananatiling pareho.

55th Maaaring mawala sa pamamagitan ng piskal na taon 27.

Gayunpaman, maaari itong mapalitan ng mga serbisyo ng micro transit.

bagong ruta dalawa sa SR 28 sa 60 minutong headways.

Yung bagong ruta na paparating, Spooner Summit, araw araw, na tataas sa pitong biyahe, 22 ay mananatiling pareho sa anim na biyahe.

Highway 28, ang East Shore Express hanggang Sand Harbor ay mananatiling parehong seasonal sa 75 araw.

Ganoon din ang paratransit.

Gayunpaman, ang isang pulutong ng mga pagkakaiba na nakikita mo dito ay isang mas integrated micro transit system sa loob ng South Shore at ang county ng El Dorado.

Ito ay isinama ng hindi lamang teknolohiya, kundi ng programing.

At pagkatapos, siyempre, ang ruta 14 na ipinapanukala namin na pumunta mula sa South Shore State Line Transit Center sa Truckee para sa Amtrak North sitwasyon ng koneksyon tatlo, tulad ng nabanggit namin, ay pa rin ng isang bit up sa hangin.

ngunit, alam mo, sa ilalim ng sitwasyong ito, depende sa kung ano ang JPA ay responsable para sa, para sa transit sa South Shore at kung ano ang TDD ay responsable para sa, inaasahan namin ang pagpapanatili ng 30 minutong headways sa highway 50 hanggang sa tungkol sa piskal na taon 29.

Nakikita namin ang 55 na pagiging inaasahan namin 55 na kinuha sa pamamagitan ng micro transit.

At kaya ito ay isang micro transit based na mga serbisyo.

Muli, ang isang pulutong ng mga iba pang mga ito uri ng mananatiling.

Ang 19 X ay malamang na mawawala at papalitan ng 21 x.

Gayunpaman, ang 21 X ay mababawasan sa mga apat na biyahe bawat araw.

At pagkatapos ay 22 ruta 22 ay pumunta ang layo sa piskal na taon 29, na kung saan ay ang talagang ang katapusan ng limang taon na plano na ito.

28 ay mababawasan sa weekends, na magiging isang kabuuang 23 araw sa panahon ng panahon, bigyan o kumuha, at ang aming paratransit ay mananatiling pareho.

Next slide na lang po.

Kaya ibabalik ko na kay Margaret.

Iyon ang katapusan ng aming teknikal na pagtatanghal, kung gusto mo, at inaabangan namin ang ilang mga katanungan. Pero ipapasa ko na kay Margaret dito.

Maaari niyang basahin ang aming tanong at komento at pagkatapos ay ilang iba pang mga slide habang nagsasara kami.

Salamat po sa inyo. Okay.

Salamat Jim.

Kaya ito ang punto kung saan humihingi kami ng mga tanong at komento.

At bago bago natin gawin iyon, maglalaan tayo ng kaunting oras sa pagrerepaso.

Nauna nang nagtanong mula sa presentasyon na ginawa namin noong Agosto ikaanim at pagkatapos.

Tapos na yan, paalala lang na magtanong ng live.

Halos itataas mo ang kamay mo at i unmute ang sarili mo kapag tinawag.

O maaari mong i type ang iyong mga tanong sa question box o pagkatapos ng presentasyon.

Maaari mong i email ang mga ito sa t wasner sa transportation org, at sasagutin sila sa ibang pagkakataon.

At pagkatapos ay anumang mga katanungan at sagot na natanggap namin sa ika anim na presentasyon ng Agosto.

At pagkatapos ay din sa panahon ng isang ito, sila ay upload sa web page ng proyekto upang maaari mong makita ang mga ito.

Pero sa ngayon ay ituloy natin ang pagrereview ng mga naunang itinanong.

At pagkatapos ay magbubukas kami, ang pagkakataon para sa iyo na magtanong nang live

Okay.

Ang unang tanong ay mayroon bang anumang mga panukala upang palaguin ang pagpopondo

Ito po ay.

Judy, ito na naman si Jim.

Hayaan mo buksan ko ang camera ko para makita ako ng lahat dito.

Ito na siguro ang mabuti para sa lahat. Maaaring makita ako dito.

Oo nga, absolutely.

Tayo tayo ang gumagawa, gusto natin maghanap, local funding.

Ang kita ay humantong sa isang rehiyonal na pagsisikap sa isang pagkakataon, na kilala bilang One Tahoe, na talagang isang basin wide fee.

Entry fee, batay sa pagbisita, ito ay magpapahintulot sa, apportionments ng pagpopondo para sa transit, transit capital bukod sa iba pang mga bagay, sa basin.

medyo na stall na yan, pero maganda pa rin.

At saka, siyempre, mas maraming localized funding opportunities.

Kung ang South Shore ay lumikha ng isang JPA, sa palagay ko ang isa sa kanilang target, mga gawain ay upang subukan at lumikha ng isang mapagkukunan ng pagpopondo upang madagdagan ang lokal na transit sa South Shore.

Kaya, oo, ang tanong, sinusubukan naming palaguin ang pagpopondo.

Kailangan nating palaguin ang pagpopondo kung nais natin ang isang matatag na sistema ng transportasyon ng transportasyon sa basin. Okay.

Ang susunod na tanong kasama ba sa scenario two ang increased frequency sa route 50

Scenario dalawang nagpapanatili ng isang 30 minuto, headway sa ruta 50.

At iyan ay naaayon sa kung ano ang ibinigay ngayon.

Gayunman, depende ang lahat sa antas ng pagtaas ng pondo na magagamit.

Kung may pagpopondo na magagamit, pagkatapos ay tiyak na staffing at mga mapagkukunan ay maaaring tumaas at dalas ay maaaring tumaas sa corridor

Paano natin maiimpluwensyahan ang proseso at makakatulong sa pagsuporta sa transit?

Eh may slide pa kami mamaya na dadaan kami sa ganyan.

Ngunit, talagang dinadala namin ang draft plan na ito sa Tahoe Transportation District board of directors sa Setyembre 4 board meeting.

At iyon ay talagang ang pampublikong panahon ng komento ay nagbubukas sa puntong iyon.

Gustung gusto namin para sa iyo upang i download, basahin ang plano.

Magkakaroon kami nito sa aming website, ibahagi ang iyong mga saloobin, magkomento dito, at mag sign up para sa anumang alam mo, mga update na maaaring mayroon kami.

Pwede ka mag email na sa later slide para sa amin.

Okay.

kung nais mong manatiling kasangkot sa kung ano ang nangyayari sa antas ng lungsod at county na may paggalang sa Joint Powers Authority, ang aking rekomendasyon ay upang maabot ang lungsod ng South Lake Tahoe City Manager ng opisina.

Maaari kaming magbigay ng isang numero para sa iyo.

Naniniwala ako na ito ay 530542 6000 542 6000.

Sa tingin ko, matutuwa ang mga staff doon na magkaroon din ng anumang komento o input.

Ang alam ko po ay balak nilang ipanukala ang kanilang plano at ang pag ampon o ang pormal na pormal na pag aampon ng Joint Powers Authority sa kanilang pagpupulong sa October City Council.

Kaya siguraduhin na nagpapakita ka para sa na

Mayroon bang anumang mga plano upang dalhin ang transit sa Myers

Sa ilalim ng TTD, saklaw at Short Range Transit Plan tulad ng iniharap dito, hindi kami nagbabalak na magdala ng transit sa Myers maliban kung ang isang senaryo dalawa ay nakamit.

Gayunpaman, tulad ng nabanggit ko sa mas maaga, kung ang lungsod at ang county ay nagpapatibay at lumikha ng isang South ay magkasanib na kapangyarihan awtoridad para sa transit, ang kanilang layunin, tulad ng alam ko ito ay upang magbigay at magdala ng hindi bababa sa micro transit sa Myers, kung hindi isang hinaharap na nakapirming sistema ng ruta.

May konsiderasyon ba na palawigin ang operating hours mamaya sa gabi

Oo meron, funding dependent yan.

kaya sitwasyon dalawa sa aming plano ay magbibigay para sa depende sa pagpopondo, kung maaari naming dagdagan ang oras ng serbisyo o hindi at mapanatili ang mga frequency.

Ngunit oo, kung ang pagpopondo ay magagamit, susubukan namin at pumunta para sa ilang mga pinalawig na oras.

Ngayon na sinabi, ang aming data ng ridership ay nagpakita sa paglipas ng mga taon na ang mga oras ng pagsakay na umaabot sa gabi pagkatapos, sabihin, 9:00 ay talagang hindi nagbibigay ng ridership upang suportahan ang programa

Kaya maaari ba naming mahanap ang mga survey na iyong nabanggit online

Kaya ang aming aming survey para sa stakeholder group lamang ang online.

At ang aming mga grupo ng stakeholder ay mga negosyo at iba pang mga gumagamit.

Large scale users ng public transit para sa kanilang mga empleyado at commuters.

Gayunpaman, kami ay nangangasiwa sa mga survey sa board transit sa mga ruta 28, 50 at 55 sa susunod na ilang, ilang linggo.

Ngunit huwag mag atubiling at tandaan na maaari kang magkomento sa draft.

Maaari kang pumunta sa aming website, ang aming website ng Transportation District, at maaari mong ibigay ang iyong komento sa draft na iyon.

Kaya kahit hindi ka nag fill out ng survey per se, gusto pa rin naming marinig mula sa iyo

Mananatili bang malaya ang transit

Maikling sagot ay oo.



Ang TTD ay nakakuha ng pagpopondo sa pamamagitan ng Tahoe Regional Planning Agency at NPO, na pederal na nagmula, na susuporta sa libreng makatarungang pampublikong transit sa South Shore.

Hindi bababa sa nakapirming ruta, sa pamamagitan ng piskal na taon 26.

Pagkatapos nito, hindi ako eksaktong sigurado kung ano ang mangyayari, ngunit magsisikap kami para sa libreng transit.

Yan ang ating yan ang ating layunin

Kakailanganin ba ng koordinasyon ng transit at micro transit ang mga pasahero na maglipat upang makapunta sa buong bayan

Nakakatuwa naman.

Ito ay isang kagiliw giliw na tanong dahil ang mga dinamika na iyon ay hindi pa napormula, dahil ang pagsasama ng micro transit mula sa isang pilot program sa isang buong programa ng South Shore ay nasa ilalim ng paglipat sa paglikha ng awtoridad ng magkasanib na kapangyarihan na ito, naniniwala ako, at sa palagay ko ang ilan sa mga pag uusap na nasangkot kami, naghahanap kami upang bumuo ng isang integrated system.

At kung ano ang ibig sabihin nito ay ang micro transit ay magdadala sa iyo sa isang tiyak na nakapirming stop ng ruta kung saan gusto mong tumawid ng mga zone sa susunod na zone sa pamamagitan ng nakapirming ruta.

Kaya ang integrated, magkakaroon ng ilang mga zone na nilikha sa buong lungsod.

Ang mga zone na iyon ay mag-uugnay sa isang nakapirming ruta ng serbisyo, at ganoon ang mga tao mula sa kailaliman ng kanilang lugar patungo sa isang bus stop at pagkatapos ay sa isang lokasyon ng dulo.

Ganyan kami naniniwala na gagana ito.

at ganyan ang tingin namin dapat gumana.

Pero hihintayin natin kung ano ang plano ng lungsod o ang JPA plan

Nabanggit mo ang potensyal para sa isang paratransit service area reduction.

Pwede mo bang ipaliwanag yan

Gagawin ko ang lahat ng makakaya ko.

mahalagang anumang nakapirming ruta provider, tulad ng TTD ay may upang mag alok ng komplimentaryong paratransit serbisyo sa loob ng corridors ng tatlong quarters ng isang milya sa bawat isa sa mga ruta na iyon.

Kaya, halimbawa, sa highway 50, sabihin na lang natin na, halimbawa, mayroong isang tatlong kapat milya na hangganan ng kapitbahayan sa paligid ng ruta ng highway 50 na kinakailangan sa amin upang magbigay ng serbisyo ng paratransit.

Dalawa talaga ang paratransit zone natin.

Mayroon kaming isang baseline at isang pinalawig na zone.

Ang aming pinalawig na zone ay umaabot sa isang milya lampas sa nakapirming ruta ng serbisyo ng ruta, at ito rin ay umaabot sa Myers.

Iyan ay isang, ito ay ito ay isang pinalawig na zone para sa amin.

Kung aalisin natin ang isang nakapirming zone ng ruta, kung gayon hindi tayo kinakailangang magbigay ng paratransit sa tatlong kapat na milya o isang milya na hangganan sa paligid ng zone na iyon

Gayunpaman, tiyak na hindi namin nais na gawin iyon.

Gusto naming subukan at mapanatili ang mga serbisyo, ngunit magiging posibleng epekto kung ang isang zone ay mawawala at o kung ang isang zone ay kukunin ng Microtransit dahil hindi na ito isang nakapirming ruta.

Kaya gusto ko lang ipaalam yan sa lahat.

Mayroon nga kaming, sa aming website, isang pahina na nakatuon sa paratransit.

Ito ay napupunta sa isang maliit na bit mas detalyado, at gusto kong iminumungkahi folks pagbisita na kung nais nila ng isang maliit na bit karagdagang impormasyon

Paano po kayo magdedesisyon kung aling ruta, excuse me, kung aling mga ruta ang bawasan o aalisin halimbawa, bakit route 55

Ang ganda ng tanong.

halatang malaki ang kinalaman ng ridership.

At saka may kinalaman din ito, una sa lahat, sabihin ko lang na ayaw nating maalis ang anumang ruta.

Sa tingin namin ang mga ruta na aming ibinibigay ay isang benepisyo sa komunidad.

Gayunpaman, kung mayroon kang isang microtransit integration sa programa sa South Shore, pagkatapos ay na maaaring mapawi ang isang pulutong ng mga isyu na mayroon kami sa ilang mga ruta na hindi lumilikha ng sapat na ridership o uri ng diving sa mga kapitbahayan na ito kung saan sila ay talagang off ang aming arterial o kolektor klase roadways, kung saan ang isang nakapirming ruta ay dapat na tumatakbo.

kaya sa kasong iyon, 55 ang tumataas sa tuktok lamang dahil sumisid ito sa ilang mga kapitbahayan.

na maaaring teoretikal na mahawakan ng Microtransit o ilang iba pang mekanismo.

50 ay isang pangunahing koridor.

Ito ay isang arterial, na marahil ay mananatili at mauunahan.

Yan ang nagdadala ng pinakamaraming folks na nakikita natin, at least from our ridership reports  
Sino ang nagpapatakbo ng huling bahagi ng Lake Link?

TTD po ba yun Hindi.

Ang TTD ay hindi nagpapatakbo ng Lake Link.

Tulad ng nabanggit namin sa mas maaga sa pagtatanghal, ito ay South Shore Transit Management Association na kasalukuyang nagpapatakbo ng Lake Link sa pamamagitan ng isang third party na kontratista.

at tulad ng sinabi namin nang ilang beses, kung ang South Shore joint powers Authority ay nilikha, malamang na ang responsibilidad na iyon para sa mga serbisyo ng microtransit ay ibibigay sa joint powers authority na iyon

Okay, iyon ang huling tanong.

Kaya kung ang sinumang dadalo sa webinar ay may isa pang tanong, huwag mag atubiling itaas ang iyong kamay sa oras na ito o i type ang iyong tanong sa kahon ng tanong

Sige Dennis Davenport, sige na, paki unmute na lang ang sarili mo. Salamat po sa inyo.

Hoy, Jim.

napaka, napakahusay na presentasyon at napaka informative.

Ako, nagtataka ako kung paano ang, South Shore, Joint Powers Authority ay maaaring makaapekto sa Nevada side sa kahabaan ng East Shore, tulad ng pinag uusapan natin, kamakailan, at tunog tulad ng Lake Link ay maaaring maging isang bagong entity o isang mahigpit na South Lake Tahoe entity.

Ganyan ba ang tingin mo sa JPA na nakatingin

At.

At ganyan ba dapat ang scenario three na maglahad Oo nga.

Hindi, ako, hindi ako makakatawan.

Eh sa tingin ko, marami kaming nakuha na echo doon.

Hindi ko kayang i represent ang lungsod o ang JPA.

Ngunit masasabi ko mula sa pananaw ng TDD na, kaninang umaga sa konseho ng Lungsod, ang lungsod ay nagbigay ng isang joint Powers Authority boundary area, at ang boundary area na iyon ay natigil sa linya ng estado.

Sa madaling salita, hindi ito umabot sa lampas doon. At ito ay talagang maaaring.

Kaya may ilang mga katanungan tungkol sa kung ano ang mangyayari sa serbisyo nito umiiral na ngayon.

Ito ay napupunta sa ibabaw sa Nevada side. Mula sa TTD standpoint.

Kami ay nakatuon sa isang kinalabasan na ang isang ahensya, maging ito man ay TTD, ay magbibigay ng serbisyo mula sa lugar ng linya ng estado at sa panig ng Nevada.

At kung ang ibig sabihin nito ay pagpili ng Lake Link o kung nangangahulugan ito ng pagpili ng ilang iba pang serbisyo ng micro transit, o kung nangangahulugan ito ng South Shore Transit Management Association ay patuloy na nagpapatakbo ng isang serbisyo ng Microtransit sa panig ng Nevada.

Yun ang shooting namin ngayon.

Kailangang ayusin ang mga detalyeng iyon dahil talagang, nasa JPA na ang mag define kung ano ang magiging hitsura ng kanilang service program.

At pagkatapos ay kailangan nating lahat na magkasama at sabihin, okay, saan tayo pupunta upang masakop ang mga gaps at tiyakin na walang nagdurusa sa ibabaw sa Nevada side.

Kaya sana nasagot na ang tanong mo

May isa pa akong tanong.

nagtatanong kung ang pagpopondo para sa ay pagpopondo para sa transit lamang ng isang lokal na isyu o hindi

Local issue po ito.

I alluded mas maaga sa Placer County Transit System bahagi sa sa North Shore taon na ang nakakaraan.

Ang Placer County ay naglaan ng isang tiyak na halaga ng kita ng tot sa kanilang sistema ng transit sa North Shore.

At kung ano ang na pinapayagan ang mga ito na gawin ay na pinapayagan silang gamitin na financing ang mga pondo, ang mga pondo ng Tot upang talaga mapatakbo ang programa, at pagkatapos ay ilihis ang mga pederal na pondo na natatanggap nila at ang ilan sa mga pondo ng estado at gamitin ito para sa kapital at pagkatapos ay kung ano ang ibig kong sabihin sa pamamagitan ng kapital ay, ay ay mga bagong busses, fleet, iba pang mga pagpapabuti na kailangang pagpunta sa timog baybayin ng Lake Tahoe, naniniwala ako na slide na iniharap namin lamang ay nagpakita ng 2% ng lokal na pagpopondo ay sumusuporta sa pampublikong transit sa timog dulo ng lawa at kaya ikaw ay talagang nagpapatakbo ng isang sistema na talagang binubuo ng isang may hangganan, nakapirming halaga ng pederal at estado pondo.

At habang lumalaki ang sistema o may bagong operator na pumapasok sa bayan, ang mga pondo na iyon ay may hangganang dividid nang kaunti, at nakakaapekto ito sa programing.

Kaya sa madaling salita, sa madaling salita, kung maaari naming punan ang backfill ng pagpopondo na kailangan para sa transportasyon sa pamamagitan ng lokal na pagpopondo ng ilang mekanismo o isang basin wide funding program tulad ng isang Tahoe, iyon ang magiging solusyon namin

Okay.

May iba pa bang tanong o komento?

Itaas mo na lang ang kamay mo

Wala na yata tayong iba.

Jim

Okay. Well salamat sa lahat.

Ipapasa ko na naman kay Margaret.

Ipapaalam niya sa iyo kung paano ka mananatiling nakikipag ugnayan at at kung ano ang mga susunod na hakbang.

Eto. Salamat po sa inyo. Jim.

ang mga susunod na hakbang dito.

Kaya, magbigay ng mga puna sa publiko sa maikling hanay ng transit plan.

Kaya ang public comment period ay nakatakdang buksan sa Setyembre 4 at magsara sa Oktubre 2.

Maaari mong bisitahin ang webpage ng proyekto para sa karagdagang impormasyon.

Upang tingnan ang plano at upang ilagay ang isang komento.

At narito ang the website.

o dapat sabihin ko ang web page link.

Bukod dito, ang TTD ay nagsasagawa ng transit On-Board Surveys of Riders sa mga rutang 50, 55 at sa East Shore Express.

At kung gusto mong malaman ang higit pa tungkol sa pagbuo ng Joint Powers Authority, ang G.

excuse me, JPA na pinag uusapan natin, pwede kayong makipag ugnayan sa lungsod ng South Lake Tahoe, sa city manager's office sa one nine, tapos ang address ay 1901.

Lisa maloof way, South Lake Tahoe. At may zip code pa.

At saka ang phone number ay doon din 530542 6000.

At upang manatiling nababatid maaari kang mag sign up para sa mga pana panahong pag update ng email.

Basta sa, t woessner sa transportation.org.

Kaya maaari ka lamang magpadala ng isang email doon at hilingin na mailagay sa listahan ng pag update ng email, bisitahin ang webpage ng proyekto.

Marami tayong impormasyon doon.

Magkakaroon kami ng PowerPoints sa Ingles at sa Espanyol, at pagkatapos ay magkakaroon din kami ng isang dokumento ng FAQ na na upload.

Pwede mo kaming sundan sa Facebook, Twitter tapos may Facebook group page din.

At pagkatapos ay ang contact person ng Tahoe Transportation District para sa proyekto ay si Tiara Woessner.

Woessner Opisyal ng Impormasyon sa Publiko.

Naroon muli ang kanyang email address, at ang kanyang numero ng telepono ay (775) 589-5504.

Punta ka na sa susunod.

At maaari kong isara ito dito Jim kung gusto mo.

O kung gusto mong sabihin ang isang pangwakas, salamat o anumang bagay sa mga sumali.

Ipapasa ko na lang yan sa iyo ngayon. Salamat po sa inyo. Margaret.

Gusto ko lang sabihin, lahat, salamat sa pag attend.

Alam naman natin, busy ang oras. Busy ang oras mo. Pinahahalagahan namin ito.

Gusto kong sabihin na ang maikling hanay transit plan ay isang pagtingin sa susunod na limang taon.

Siyempre, tulad ng alam natin, ang lahat ng bagay sa mundo ngayon ay dynamic at gumagalaw nang medyo mabilis.

sinusubukan lang nating ipako ang ilang senaryo na sa tingin natin ay ang malamang na mga senaryo para sa transit sa South Shore sa susunod na limang taon.

Hinihikayat ka naming maging bahagi ng prosesong ito.

Inaasahan namin na makita ang iyong mga komento, mga pampublikong komento sa panahon ng bukas na panahon ng komento at o bago iyon.

Kung gusto mo mag submit ng ilan.

At pinahahalagahan namin ang iyong oras.

At sa ganyan, gusto ko pong magpasalamat

At sa ganyan, matatapos na ang presentation namin.

Salamat po sa inyo

Mahusay na