



RPA 15

2023



Plan de

Transporte



de Pasajeros

abril 2023

Preparado por la Comisión de Planificación Regional del Área 15
apartado de correos 1110
Ottumwa, IA 52501
(641) 684-6551

Este plan se preparó con fondos de la Administración Federal de Carreteras y la Administración Federal de Tránsito del Departamento de Transporte de EE. UU., y en parte a través de fondos equivalentes locales de los gobiernos miembros de la RPA.

Resolución de adopción

RESOLUCIÓN QUE ADOPTA EL PLAN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS RPA 15 COMO PLAN OFICIAL DE TRANSPORTE PARA LA AFILIACIÓN A LA ORDENACIÓN REGIONAL 15

POR CUANTO, la Comisión de Planificación Regional del Área 15 preparó un Plan de Transporte de Pasajeros que identifica los servicios de transporte de pasajeros existentes y las necesidades para la AFILIACIÓN DE PLANIFICACIÓN REGIONAL 15; y

POR CUANTO, es un requisito de la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos (IIJA) que se continúe con el proceso de planificación del transporte y la planificación a largo plazo, y que el transporte de pasajeros se incluya en este proceso;

AHORA, POR LO TANTO, SE RESUELVE que la AFILIACIÓN DE PLANIFICACIÓN REGIONAL 15 adopte el Plan de Transporte de Pasajeros RPA 15 como el plan de transporte oficial para la región.

Pasó este _____ día de _____, 2023.

presidente

Afiliación Planificación Regional 15

Tabla de contenido

Sección Uno: Introducción y Discusión del Proceso	2
Sección Dos: Inventario y Perfil del Área 5	
Sección Tres: Asuntos de Coordinación	19
Sección Cuatro: Prioridades y Estrategias 25	
Sección Quinta: Financiamiento 26	
Apéndice: Acta del Grupo Asesor de Tránsito	31

Sección uno: Introducción y discusión del proceso

¿Qué es un Plan de Transporte de Pasajeros?

El Plan de Transporte de Pasajeros (PTP) es un proceso creado por el Departamento de Transporte de Iowa para las Afiliaciones de Planificación Regional y las Organizaciones de Planificación Metropolitana que está diseñado para promover la planificación coordinada y conjunta para el transporte de pasajeros que mejora los sistemas de transporte de pasajeros locales y regionales.

Los objetivos del PTP son:

- Mejorar los servicios de transporte para los habitantes de Iowa.
- Incrementar la coordinación del transporte de pasajeros.
- Crear conciencia de las necesidades no satisfechas.
- Desarrollar nuevas asociaciones de trabajo.
- Ayudar a los tomadores de decisiones, defensores y consumidores a comprender la gama de opciones de transporte disponibles.
- Desarrollar justificación para futuras inversiones en transporte de pasajeros.
- Ahorre dólares y elimine los servicios superpuestos.

El Plan de Transporte de Pasajeros proporciona un inventario de los servicios de transporte de pasajeros y analiza las características demográficas de la región. El plan discute temas de coordinación dentro de la región, incluyendo; una evaluación de las necesidades, revisión de las prioridades y estrategias recomendadas previamente, identificación de cualquier otro desarrollo que afecte la coordinación y aportes recibidos sobre las necesidades y la coordinación. También propone prioridades y estrategias para los próximos cinco años para abordar las necesidades identificadas y dar lugar a proyectos. Finalmente, el plan proporciona una descripción general de las fuentes de financiación disponibles para las mejoras, analiza la financiación que se puede lograr durante la vida del plan e identifica las fuentes que se buscarán para realizar las mejoras. El PTP se actualiza cada cinco años para tener en cuenta las necesidades y prioridades nuevas y cambiantes. Este documento cubrirá los años fiscales federales 2023 a 2027. Durante los años entre actualizaciones, se llevarán a cabo un mínimo de dos reuniones del grupo asesor de tránsito (TAG) para continuar mejorando los servicios y la coordinación. Esto permite que el PTP se mantenga actualizado con las necesidades de transporte de pasajeros.

La Afiliación Regional de Planificación 15 Región

En 1994, la Ley de Eficiencia del Transporte Intermodal de Superficie cambió la forma en que se asignaban los fondos de ayuda federal. Se eliminaron los sistemas FAS y FAUS existentes junto con requisitos específicos para asignaciones a los sistemas

locales o estatales, y se creó el Programa de Transporte Terrestre. El programa STP le dio a cada estado la discreción de determinar cómo asignar los fondos, y la Comisión de Transporte de Iowa tomó la decisión de asignar una porción significativa para la programación local a través de las Afiliaciones de Planificación Regional. Esta decisión condujo a la formación de RPA 15 ese mismo año. Hoy, el DOT de Iowa delega algunas actividades de planificación del transporte y la programación de ciertos proyectos que reciben ayuda federal a las RPA. RPA 15 brinda asistencia en la planificación del transporte a los siguientes cinco condados del sureste de Iowa; Jefferson, Keokuk, Mahaska, Van Buren y Wapello y las ciudades dentro de ellas. El RPA involucra a los ciudadanos de la región en el proceso de planificación del transporte. También coordina los esfuerzos de planificación del transporte entre estas entidades y con otras agencias gubernamentales locales, estatales y federales.

El proceso del PTP se inició en 2006 con una serie de talleres de planificación de acciones de movilidad que el Departamento de Transporte de Iowa llevó a cabo en todo el estado. El propósito de estas reuniones fue resaltar las fortalezas y debilidades de los servicios de transporte de pasajeros dentro de cada área. El DOT de Iowa luego hizo que cada Afiliación de Planificación Regional u Organización de Planificación Metropolitana fuera responsable del proceso de planificación del transporte de pasajeros en su área, lo que incluía facilitar las reuniones del Grupo Asesor de Tránsito y crear y mantener un plan. Esto dio como resultado el Plan de Transporte de Pasajeros de 2007, o Plan de Desarrollo del Transporte de Pasajeros como se le llamó entonces. El RPA revisó y actualizó este documento en 2008, 2009 y 2010. En 2011, el RPA 15 cambió al formato actual en el que el plan se actualizaría cada cinco años y los resúmenes de las reuniones o las actas se enviarían al DOT durante los cuatro años entre actualizaciones. .

El proceso PTP

El Plan de Transporte de Pasajeros de RPA 15 fue desarrollado por la Comisión de Planificación Regional del Área 15 siguiendo la orientación del Departamento de Transporte de Iowa, utilizando información obtenida de proveedores y usuarios de transporte, y un análisis de datos demográficos y de transporte.

Los aportes para el PTP se recopilaron a través de encuestas, reuniones del Grupo Asesor de Tránsito y discusiones individuales. Los datos demográficos y de transporte se obtuvieron de los proveedores de transporte de pasajeros y de la Oficina del Censo de EE. UU.

Se realizó una encuesta en 2020, encuestando a proveedores de servicios humanos y de salud y preguntando si las necesidades de transporte discutidas con frecuencia todavía eran válidas para sus clientes. Los resultados de esta encuesta se pueden ver en la figura 3.4. La información obtenida a través de esta encuesta se utilizó en la Sección tres: Problemas de coordinación y para ayudar a desarrollar la Sección cuatro: Prioridades y estrategias.

Anualmente se llevan a cabo dos reuniones del Grupo Asesor de Tránsito para continuar con el proceso de transporte de pasajeros. Durante los años en que el plan no se actualiza, estas reuniones incluyen la discusión de desarrollos recientes que afectan la planificación del transporte de pasajeros, la identificación de fortalezas y debilidades de los servicios existentes o la realización de un análisis FODA. En los años en que se está actualizando el PTP, las reuniones incluyen la recopilación de información para el plan y la revisión del Plan de Transporte de Pasajeros. Las reuniones del CTC se realizaron en las siguientes fechas: 27 de febrero de 2019, 6 de junio de 2019, 23 de marzo de 2020, 16 de junio de 2020, 18 de febrero de 2021, 17 de junio de 2021, 21 de abril de 2022, 16 de junio de 2022, 14 de diciembre de 2022, se realizará una reunión del TAG en marzo o abril de 2023.

Una vez que se completó el borrador del plan, el documento se envió al Departamento de Transporte de Iowa, la Administración Federal de Tránsito y la Autoridad de Tránsito Regional 10-15 para su revisión. También se envió al Grupo Asesor de Tránsito y se puso a disposición en el sitio web de la Comisión de Planificación Regional del Área 15. Después de la revisión y los comentarios, el plan fue revisado y presentado a la Junta Normativa RPA 15 para su aprobación y adopción.

Sección Dos: Inventario y Perfil del Área

Inventario

Hay veintiocho organizaciones que brindan servicios de transporte de pasajeros dentro de la Afiliación de Planificación Regional 15. Esto incluye cuatro proveedores de transporte interurbano de larga distancia, una agencia de transporte público, una empresa privada de taxis, siete agencias de salud y servicios humanos y dieciséis distritos escolares. La Figura 2.1 resume los servicios proporcionados por las organizaciones de transporte público y privado y las agencias de servicios humanos y de salud. La información en la tabla incluye; tipo de servicio proporcionado, requisitos de elegibilidad para el servicio, horas y días disponibles, y el número y tipo de vehículos operados. La Figura 2.4 que contiene información sobre los distritos escolares se puede encontrar más adelante en esta sección.

Figure 2.1: Passenger Transportation Providers

Provider	Service Type	Eligibility	Hours	Vehicles
AMTRAK	I, FR	A	AA	x
Greyhound	I, FR, T	A	AA	x
Burlington Trailways	FR, T	A	AA	35BL, 3B
Ottumwa Quick Rides	I, DR	A	AA	n
10-15 Transit	I, FR, DR, P	A, M	WD, D, E	35BL, 31VL, 38C
Jefferson Co Health Center	DR	CT, M	WD, D	2VL
ADDS	DR	CT, I	WD, D	1V
Crisis Center	DR	CT	V	n
Ottumwa Job Corps	DR	CT	WD, WE, D, E, N	14 vehicles
Ottumwa Residential Facility	DR	CT	AA	n
Penn Pl & Sylvan Woods	DR	CT	WD, D	1 BL, 1V
Love INC	DR	CT, I	WD, D	n

Key: Service Type- I=Intercity, DR=Demand Responsive, FR=Fixed Route, CT=Client Transportation, T=Charter/Tours, P=Paratransit

Eligibility - A=Anyone, C=Client, I=Income requirement, M=Medical requirement

Hours - AA=all hours, all days, WD=weekdays, WE=weekends, D=daytime, E=evening, N= night, V=varies

Vehicles - B=bus, BL- Bus w/lift, C=Car, V=Van, VL=Van w/lift

El transporte ferroviario interurbano lo proporciona AMTRAK, que tiene una estación en Ottumwa. AMTRAK opera el California Zephyr a través de la región, que va desde Chicago IL hasta Oakland CA e incluye paradas en Omaha, Denver y Salt Lake City. La estación AMTRAK en Ottumwa cuenta con dos trenes de pasajeros cada día, un tren hacia el este a Chicago que para a las 9:00 am y un tren hacia el oeste a Oakland que para a las 6:53 pm. Se pueden hacer conexiones con otras rutas de AMTRAK en

Chicago y Sacramento, lo que permite a los pasajeros llegar a cualquier destino al que sirva AMTRAK.

Greyhound Lines ofrece transporte en autobús interurbano a ciudades de los Estados Unidos, Canadá y México. Dentro de la región, Greyhound brinda servicio al asociarse con Burlington Trailways. Desde las dos paradas de Burlington Trailways dentro de la región, los pasajeros pueden viajar a aproximadamente 3800 ciudades en América del Norte a las que Greyhound brinda servicio. Greyhound también ofrece servicios chárter a grupos y organizaciones. Greyhound Lines opera las veinticuatro horas del día, los siete días de la semana. El servicio de autobuses opera 1,700 autobuses y hace un promedio de más de 5 mil millones de millas por año.

Burlington Trailways ofrece transporte en autobús interurbano a ciudades de Iowa, Colorado, Illinois, Indiana, Missouri y Nebraska. Esto se proporciona a través de paradas diarias programadas regularmente tanto en Fairfield como en Ottumwa, como se muestra en la figura 2.2. Desde ambas ciudades, los pasajeros pueden viajar a los otros seis estados a los que Burlington Trailways brinda servicio. Además, los pasajeros pueden viajar a otras ciudades de los Estados Unidos haciendo transbordo a otros Trailways oa los servicios de autobús de Jefferson o Greyhound. Burlington Trailways también ofrece servicios chárter a grupos y organizaciones, así como visitas guiadas para el público. Burlington Trailways opera treinta y ocho autobuses en sus rutas y treinta y cinco de los autobuses están equipados con elevadores. El servicio de autobús opera las veinticuatro horas del día, los siete días de la semana y tiene un promedio de aproximadamente 3,7 millones de millas por año.

Figure 2.2: Burlington Trailways Daily Departure Times

	Eastbound	Westbound
Fairfield	10:25am	3:25pm
Ottumwa	9:55am	4:05pm

Source: Burlington Trailways

www.burlingtontrailways.com, Retrieved: 1/13/2023

Ottumwa Quick Rides brinda servicios de taxi a la ciudad de Ottumwa, sus taxis también pueden brindar transporte a Des Moines o Iowa City desde Ottumwa. Ottumwa Quick Rides ofrece transporte tanto para viajes inmediatos como para aquellos que están programados con anticipación. El servicio está disponible las veinticuatro horas del día, los siete días de la semana.

La Autoridad de Transporte Regional 10-15 brinda servicio en diez condados en el sureste de Iowa, incluidos los cinco condados que componen RPA 15. Los condados atendidos por 10-15 RTA incluyen: Appanoose, Davis, Jefferson, Keokuk, Lucas, Mahaska, Monroe, Van Buren, Wapello y Wayne. El servicio responde a la demanda, con el vehículo de tránsito llevando al pasajero desde su punto de origen hasta su destino y de vuelta si es necesario. Los servicios de 10-15 están disponibles para los pasajeros de lunes a viernes entre las 6 a. m. y las 6 p. m. y los sábados entre las 8 a. m. y las 5 p. m. Se puede proporcionar el servicio fuera de este horario si hay un conductor y un vehículo disponibles. 10-15 RTA también trabaja con varias agencias de servicios humanos y de salud dentro de la región para operar servicios de transporte para clientes de esas organizaciones. Las horas y la cantidad de servicio proporcionado a las agencias de servicios humanos y de salud varían según las necesidades de la organización y sus clientes. El servicio lo brindan treinta y cinco autobuses equipados con elevadores, treinta y una camionetas equipadas con elevadores y 38 automóviles/SUV.

Además del servicio de respuesta a la demanda proporcionado en toda la región de los 10 condados, 10-15 RTA también brinda servicio de ruta fija y paratransito tanto en la ciudad de Oskaloosa como en Ottumwa. En Oskaloosa el servicio se llama "Oskaloosa Rides" y consiste en una sola ruta fija que hace un circuito de una hora a través de Oskaloosa y se detiene en centros comerciales, agencias de salud y servicios humanos y áreas residenciales. El servicio de paratransito está disponible para aquellos que tengan una discapacidad que les impida acceder a la ruta fija. Oskaloosa Rides opera los lunes, miércoles y viernes entre las 9 a. m. y las 5 p. m. Un mapa de la ruta se muestra en la Figura 2.5.

La ruta fija y el servicio de paratransito de 10-15 en Ottumwa se llama "Ottumwa Rides" e incluye cinco rutas que parten desde el centro de Ottumwa de forma similar a un centro y radios. En la parada central donde se cruzan todas las rutas, los pasajeros pueden hacer transbordo entre rutas. Las cinco rutas se muestran en la Figura 2.6 y dan servicio a las siguientes áreas Norte (residencial, comercial del lado norte, universidad, hospital), Este-Oeste (residencial), Residencial Sur (residencial), Comercial Sur (comercial del lado sur que incluye Walmart, Quincy Place y Church St), aeropuerto (residencial del lado norte, aeropuerto, campus profesional, universidad). Ottumwa Rides opera de lunes a viernes.

Siete agencias de salud y servicios humanos dentro de la región brindan transporte a sus clientes. Estas siete agencias, que se muestran en la figura 2.1, son: Centro de Salud del Condado de Jefferson, Servicios de Dependencia de Drogas y Alcohol, Centro de Crisis de Ottumwa, Job Corps de Ottumwa, Instalación Residencial de

Ottumwa, Pennsylvania Place/Sylvan Woods, y Love Inc. La elegibilidad para el transporte a través de estas agencias se limita a las personas que reciben servicios de la agencia. Varias de las agencias del HHS también tienen requisitos médicos o de ingresos que deben cumplirse para sus servicios de transporte. Los servicios de transporte disponibles de estas agencias pueden estar limitados, ya sea por las horas de operación o por la cantidad y el tamaño de los vehículos, y no pueden brindar transporte a todos sus clientes que puedan necesitarlo. Como resultado, estas agencias también pueden trabajar con o dirigir a sus clientes a proveedores públicos o compañías privadas de taxis para el transporte a sus instalaciones.

Como alternativa a operar sus propios vehículos o contratar a un proveedor de transporte de pasajeros para el servicio, algunas agencias brindan asistencia financiera a través de varias formas a las personas que necesitan asistencia de transporte. Esta asistencia puede ser en efectivo, abono de autobús, vale de gasolina o billetes de autobús. La Figura 2.3 muestra las agencias de servicios humanos y de salud que brindan financiamiento a las personas que necesitan asistencia de transporte y el método utilizado.

Figure 2.3: Agencies that Provide Transportation Assistance

Agency	Type of funding assistance
American Homefinding Assoc	BP, GV, Cash
ADDS	BP
Crisis Center	BP
Ottumwa Housing Authority	BP
Wapello Co General Assist	GV, BT
Love INC	GV

Key: CT=Contract for service, BP=Bus Pass, GV=Gas voucher, BT=Bus Ticket, C=Cash

Además de las organizaciones identificadas en la tabla 2.1, existen dieciséis distritos escolares en la región que brindan transporte a sus estudiantes. Según el Departamento de Educación de Iowa, estos distritos operan 261 autobuses y 141 vehículos más pequeños para transportar a los estudiantes hacia y desde la escuela. La figura 2.4 muestra la cantidad de vehículos operados por cada

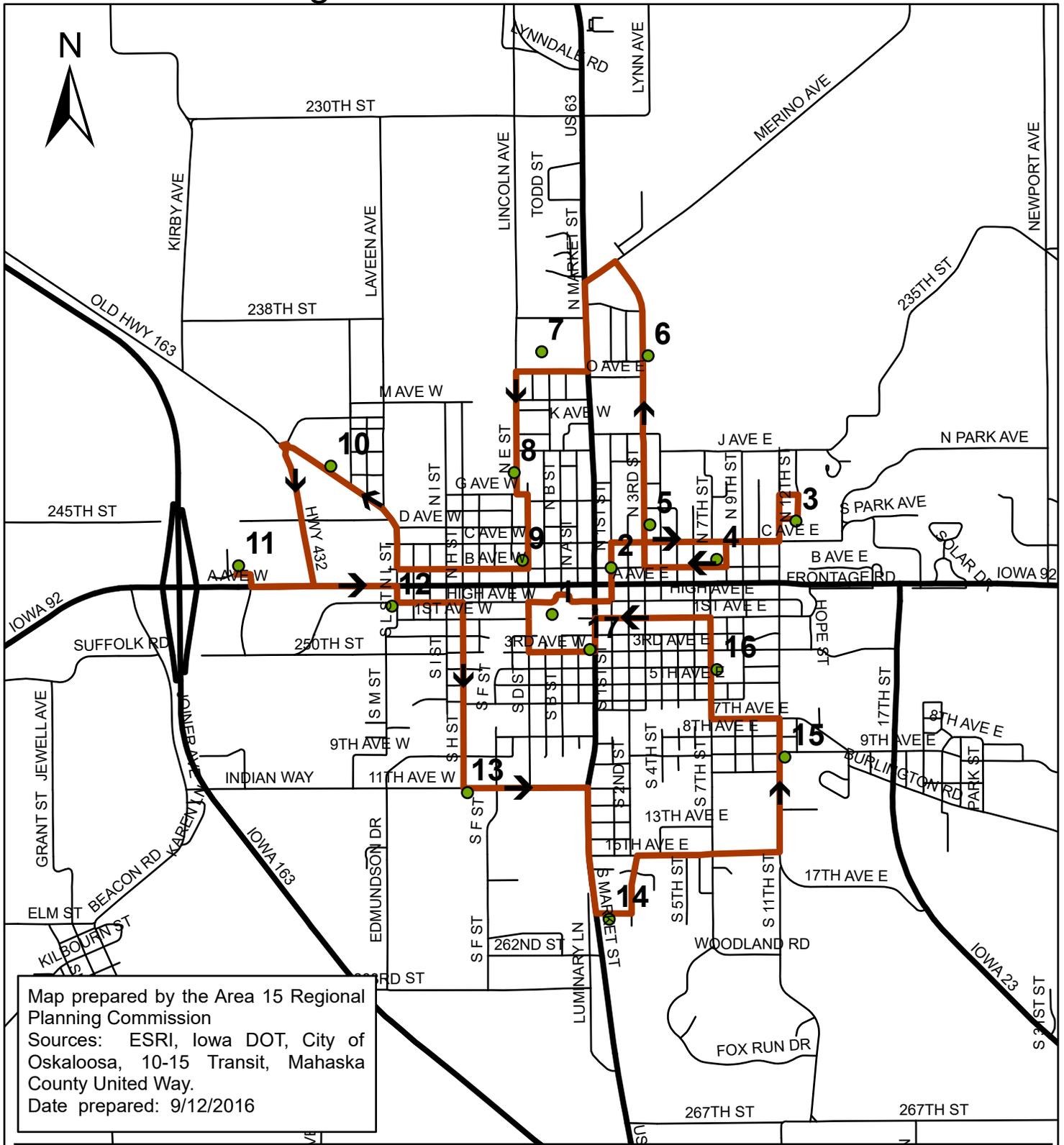
Figure 2.4: School District Transportation

School District	Buses	Smaller Vehicles
Pella	37	19
Twin Cedars	8	11
Oskaloosa	28	10
North Mahaska	10	6
Ottumwa	0	8
Tri-County	7	5
English Valleys	9	4
Sigourney	8	5
Keota	9	4
Eddyville-Blakesburg	24	9
Pekin	22	7
Cardinal	18	14
Fairfield	20	8
Washington	17	13
Van Buren	23	8
Central Lee	21	10

Source: Iowa Dept of Education

distrito que sirve a la región de cinco condados. Algunos de los distritos pueden tener una cantidad baja de vehículos para su tamaño, esto se debe a que contratan a otra compañía para brindar transporte a los estudiantes. Los vehículos del distrito escolar se utilizan únicamente para el transporte de estudiantes y personal a la escuela y actividades relacionadas con la escuela.

Figure 2.5: Oskaloosa Rides



Legend

- | | | |
|---|------------------------------------|--|
| ● 1 - Hy-Vee/Mall | ● 7 - William Penn University | ● 13 - Edmundson Park |
| ● 2 - Christian Opportunity Center | ● 8 - Christian School | ● 14 - Southern Hills/Highland Park Apartments |
| ● 3 - Hospital | ● 9 - Inglenook/Norwich Apartments | ● 15 - Shady Lodge |
| ● 4 - Agency on Aging | ● 10 - Oak Creek Village | ● 16 - Webster |
| ● 5 - YMCA | ● 11 - Walmart | ● 17 - Library |
| ● 6 - Middle/High School /George Daily Auditorium | ● 12 - Reserves at Ironwood | |

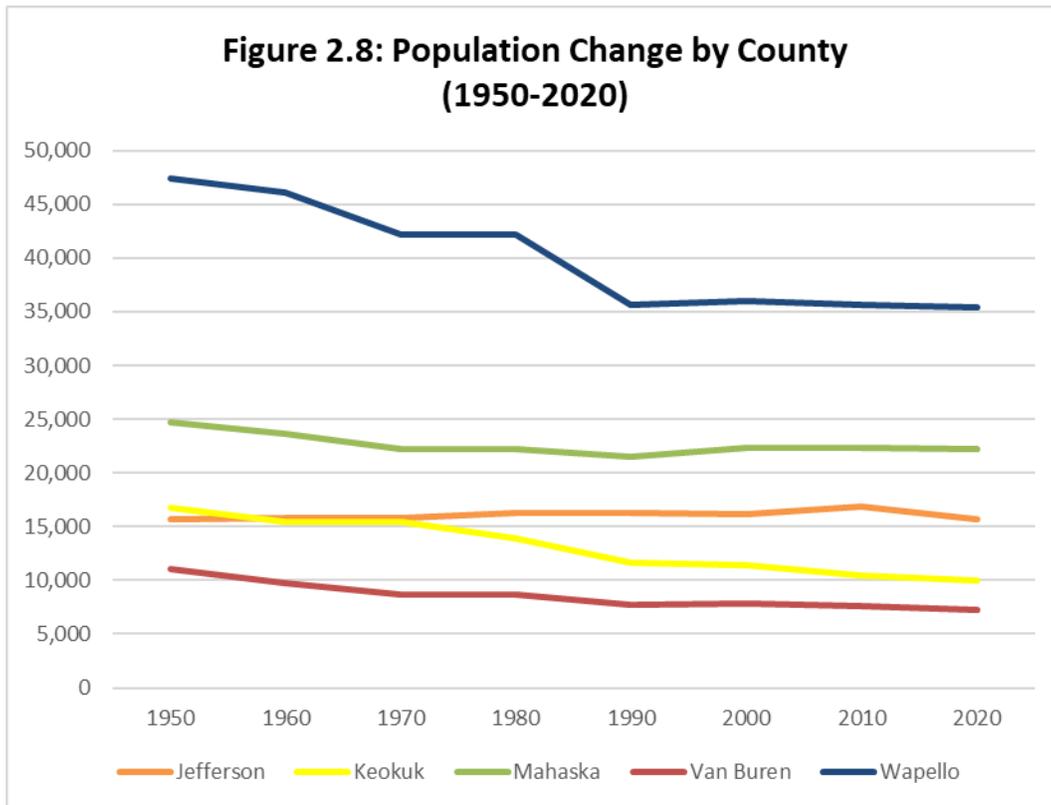
Perfil de área

Figure 2.7

	Iowa	RPA 15	Jefferson Co	Keokuk Co	Mahaska Co	Van Buren Co	Wapello Co
Population	3,190,369	90,526	15,663	10,033	22,190	7,203	35,437
Percent 65 and older	17.5	20	21.6	21.5	18	22.1	17.4
Percent White	89.9	90	86.6	95.2	92.2	96.1	79.5
Percent Hispanic or Latino	6.3	4	3.9	2.1	2.2	1.6	12.2
Per Capita Income	\$35,715	30,331	\$31,909	\$30,650	\$31,171	\$30,307	\$27,616
Unemployment Rate	3.7	5	7.3	3.8	3.2	4.7	5.1
Percent Disabled	11.8	15	13.4	16.9	13.3	16.3	15.3
Percent that "speaks english less than very well"	3.4	1	1	0.2	0.2	0.5	2

Source: US Census Bureau 2020 ACS

La población de la Afiliación de Planificación Regional 15 era de 90 526 en 2020, lo que representa una disminución de 2404 personas de la población de la región en 2010. La Figura 2.10 muestra el cambio en la población de los condados y ciudades desde el censo de 2010 hasta el 2020. La mayor parte de la región tenía una población disminuyó mientras que Oskaloosa, Ottumwa y algunas de las ciudades más pequeñas en los condados de Mahaska y Keokuk experimentaron un crecimiento. Esta pérdida es la continuación de una tendencia a largo plazo de disminución de la población que fue interrumpida por un ligero aumento de la población entre 1990 y 2000. La Figura 2.8 muestra la tendencia en el cambio de población por condado entre 1950 y 2020. La tendencia es parte de un mayor cambio en la población de las áreas rurales a las áreas suburbanas y urbanas. Dentro de la RPA, todos los condados experimentaron disminuciones de población, siendo los condados de Mahaska y Wapello los más pequeños.



La disminución de la población de la región reduce los ingresos disponibles para mantener y realizar mejoras en los sistemas de transporte público. Una disminución en la población resulta en una disminución en los ingresos fiscales recaudados. El resultado final es que los gobiernos locales tendrán menos fondos para asignar a programas que incluyen el transporte público. Los fondos locales a menudo se utilizan para igualar las subvenciones federales y estatales y la disponibilidad de fondos locales afectará la capacidad de una agencia de tránsito para obtener fondos de subvenciones.

Un porcentaje más alto de la población dentro de la región tiene más de 65 años que el promedio estatal. Los condados con el mayor porcentaje de población mayor de 65 años son Jefferson, Keokuk y Van Buren. La región también tiene un mayor porcentaje de su población discapacitada que el Estado de Iowa. Los condados con el mayor porcentaje de discapacitados son Keokuk y Van Buren.

El nivel de ingreso per cápita de la región está por debajo del estado y la tasa de desempleo es más alta. El ingreso per cápita de RPA 15 es de \$ 30,331, que es \$

5,384 por debajo del Estado de Iowa. La tasa de desempleo de la región es del 5%, que es un 1,3% más alta que la de Iowa. Los condados individuales dentro de la región tienen una diferencia aún mayor entre sus ingresos per cápita y las tasas de desempleo y las del estado. Dentro de RPA 15, el ingreso per cápita varía entre \$27,616 en el condado de Wapello y \$31,909 en el condado de Jefferson. Las tasas de desempleo también varían, desde un mínimo del 3,2 % en el condado de Mahaska hasta un máximo del 7,3 % en el condado de Jefferson.

Para ayudar a las personas mayores, discapacitadas y de bajos ingresos a acceder a los servicios de transporte de pasajeros, 10-15 RTA hace lo siguiente: 10-15 trabaja con Milestones en los diez condados a los que sirve. Cualquier persona mayor de sesenta años puede llamar al 10-15 para solicitar un viaje y el 10-15 los incluirá en el horario. 10-15 RTA brinda transporte sin costo a los veteranos a través de la coordinación con las oficinas de asistencia para veteranos del condado.

El análisis actual de las poblaciones con dominio limitado del inglés de la Encuesta sobre la comunidad estadounidense de 2020 que respondió "habla inglés menos que bien" indica una población LEP pequeña para la región y cada condado. Estos números son más pequeños que otros análisis anteriores que utilizan datos anteriores de ACS. En la ACS de 2019, el 3 % de la población del condado de Jefferson se identificó como "habla inglés menos que bien", la Figura 2.7 muestra que el 1 % de los encuestados del condado de Jefferson se identifican como LEP en la ACS de 2020, una disminución del 2 %. El condado de Wapello tenía un 5,9 % identificado en 2019 y en la ACS de 2020 solo un 2 % como LEP. Esto indica las dificultades con el tamaño de la encuesta y las tasas de respuesta para determinar el tamaño de la población.

Hay 15,842 estudiantes con dominio limitado del inglés en los dieciséis distritos escolares que atienden a los cinco condados de RPA 15. La Figura 2.9 muestra que los distritos con la población LEP más grande son los que atienden a ciudades más grandes, los distritos que atienden a más áreas rurales tenían menos o ninguna. Estudiantes con dominio limitado del inglés. El distrito escolar de Ottumwa, que sirve a la ciudad y al condado de Wapello, tiene la mayor cantidad de estudiantes LEP. Esta información, junto con la información general sobre la población LEP, indica que la mayor población LEP dentro de la región se encuentra en Ottumwa o cerca de ella.

Hay aumentos en las poblaciones LEP de algunos distritos escolares entre este documento y el PTP de 2018. Es probable que estos aumentos se deban a cambios en la forma en que el Departamento de Educación de Iowa clasifica a los estudiantes con dominio limitado del inglés. Antes de 2019, los estudiantes que estaban en proceso de adquirir dominio del inglés se contaban como de dominio limitado del inglés; en la

primavera de 2019, esto cambió a estudiantes de inglés. Los estudiantes ahora dejan el estado de EL cuando obtienen una prueba de dominio en la Evaluación de dominio del idioma inglés.

Figure 2.9: Limited English Proficiency by School District (2021-22)

	Number of LEP Students	Percentage
Pella	2,333	1.1
Twin Cedars	0	0
North Mahaska	593	0
Oskaloosa	1,965	0.9
Ottumwa	4,368	22
Tri-County	194	1
English Valleys	423	0.2
Sigourney	540	0.7
Keota	292	0
Eddyville-Blakesburg	4	0.4
Pekin	632	0.5
Cardinal	944	0.3
Fairfield	64	4.3
Washington	116	7.6
Van Buren	0	0
Central Lee	0	0

Source: Iowa Dept of Education

Con el fin de ayudar a la población con dominio limitado del inglés de la región a acceder a los servicios de transporte, 10-15 RTA debe proporcionar medidas de asistencia lingüística a las personas que hablan español o criollo español, ya que este grupo alcanza el umbral de 1,000 personas o el 5 % de la población para el condado de Wapello o la ciudad de Ottumwa. Para brindar esta asistencia, las agencias de tránsito deben imprimir horarios en español, tener despachadores y conductores bilingües que puedan hablar inglés y español para comunicarse con los pasajeros, y un intérprete bilingüe también puede asistir a reuniones y audiencias públicas si se solicita y se organiza con anticipación. .

Para comunicarse con la población LEP de la región, 10-15 imprime folletos en español. Tiene un despachador bilingüe que puede ayudar con la traducción entre español e inglés en audiencias públicas o reuniones de comentarios públicos y puede ayudar con la programación. 10-15 también utiliza Language Link, que es una empresa que brinda servicios de traducción por teléfono para varios idiomas para ayudar con la programación. Además, para comunicarse con los ciegos, 10-15 imprime folletos en Braille.

La mayoría de los empleadores más grandes de la región están ubicados alrededor de las tres ciudades más grandes; Fairfield, Oskaloosa u Ottumwa. Cada una de estas tres ciudades tiene una población de más de 5000 habitantes, y Oskaloosa y Ottumwa tienen poblaciones de más de 10 000 habitantes. Cada una de estas ciudades también es donde se agrupan varios grandes empleadores. El mapa de la página 20 muestra las ciudades por población y luego los empleadores que tienen más de 99 y más de 350 empleados. Como se muestra en el mapa, la ciudad con el mayor número de grandes empleadores es Ottumwa, seguida de Oskaloosa y Fairfield. También hay grupos más pequeños de empleadores en Eddyville y Keosauqua.

Las agencias de servicios humanos y de salud, hospitales y clínicas médicas, y las tiendas siguen un patrón de distribución similar ya que la mayoría y los más grandes están ubicados en las ciudades más grandes o en las cabeceras de condado. Fairfield, Keosauqua, Oskaloosa, Ottumwa y Sigourney tienen hospitales ubicados dentro de ellos, lo que significa que la atención médica más allá de la que se puede obtener en una clínica local se debe obtener en una de estas ciudades o fuera de la región. Fairfield, Oskaloosa y Ottumwa también tienen múltiples tiendas grandes y cadenas, lo que significa que las personas viajan a una de estas ciudades dentro de la región para comprar artículos que no se pueden obtener en las tiendas locales más pequeñas. El mapa de la página 23 identifica las actividades que se pueden encontrar en las ciudades de la región.

La agrupación de grandes empleadores, agencias del HHS, instalaciones médicas más grandes y tiendas más grandes Fairfield, Oskaloosa y Ottumwa significa que estas ciudades sirven como centros de actividad dentro de la región. Esto significa que los destinos de los viajes dentro de la región suelen estar ubicados en una de las tres ciudades más grandes.

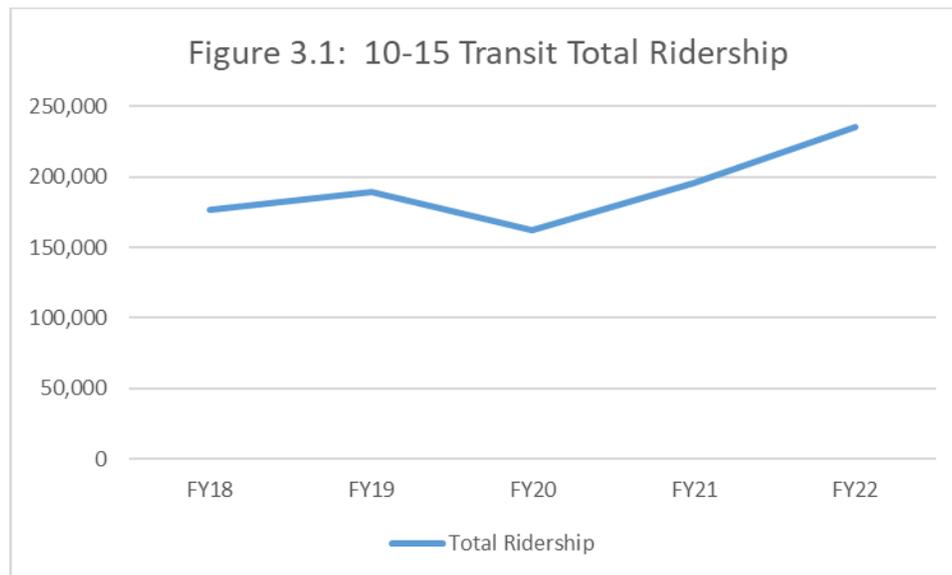
Inserte aquí el mapa de Distribución de la Población.

Inserte Centros de actividad dentro del mapa RPA 15 aquí.

Sección Tres: Asuntos de Coordinación

Evaluación de necesidades de servicio, gestión, flota e instalaciones

10-15 RTA brinda servicio a una región de diez condados en el sureste de Iowa. Durante los últimos cinco años, 10-15 ha promediado 191 187 viajes y la figura 3.1 muestra que la cantidad de pasajeros ha aumentado de 176 432 en 2012 a 235 893 en 2022. La cantidad de pasajeros disminuye en 2020 debido a la menor cantidad de usuarios de transporte público al comienzo de COVID debido a las empresas y al cierre o limitando invitados. El resultado de esto para 10-15 fue menos demanda de servicio y menos ingresos, la agencia de tránsito despidió a 30 empleados de estos impactos. Los fondos de ayuda de COVID ayudaron a 10-15 y otros tránsitos durante este período y la cantidad de pasajeros cambió en 2021 a medida que las empresas y el público se adaptaron. A medida que mejoró la cantidad de pasajeros a partir de la mitigación de COVID, la cantidad de pasajeros de 10-15 también aumentó en 2021-2 debido a que la agencia se hizo cargo de las operaciones de ruta fija en Ottumwa de Ottumwa Transit.



La mayoría del transporte de 10-15 es respuesta a la demanda o punto a punto, esto incluye Head Start, First Resources (ayudando a las personas con discapacidades), transporte para veteranos, Milestones (ayudando a las personas mayores a vivir de forma independiente), TMS y otros transportes médicos y públicos. Las dos áreas que ven el mayor uso de pasajeros es el transporte de veteranos y los Hitos. El transporte de veteranos comenzó hace solo dos años en asociación con los coordinadores de

veteranos del condado, el año pasado 10-15 transportaron a 1,084 veteranos. Hitos El transporte experimentó una disminución en el número de pasajeros entre 2020 y 1, pero se recuperó en 2022, como se ve en la figura 3.2. Además del servicio de respuesta a la demanda, 10-15 brinda servicio de ruta fija en Oskaloosa y Ottumwa. El servicio de ruta fija en Ottumwa proporcionado por 10-15 es un nuevo servicio que comienza en 2021, luego de la terminación del servicio por parte de Ottumwa Transit. La Figura 3.2 muestra que el número de pasajeros en la ruta fija de Ottumwa ha disminuido en los últimos cinco años, parte de esto se puede atribuir a COVID, ya que el número de pasajeros disminuyó en 2020 cuando golpeó la pandemia. Los recuentos más bajos en 2021-2 pueden atribuirse a cambios operativos menores de 10-15 en los que el servicio de transporte de compras y respuesta a la demanda aleja a los pasajeros de la ruta fija. Agregar estos números nuevamente a la ruta fija de Ottumwa Rides da una cantidad total de pasajeros de aproximadamente 82,000 para 2022.

Figure 3.2 Ridership by Area

	Ottumwa Rides	Osky Rides	Veteran	Milestones
FY18	117,457	4,205	0	15,413
FY19	117,114	5,201	0	13,268
FY20	80,840	5,339	41	9,811
FY21	50,811	4,017	2,460	5,422
FY22	60,039	3,594	1,084	15,638

Note: Ottumwa Rides are only for fixed route, do not include paratransit, shuttles, ODR. Ridership 2018-2020 is Ottumwa Transit.

Durante los últimos cinco años, los ingresos y gastos de 10-15 han aumentado, la figura 3.3 muestra los gastos e ingresos totales de la agencia para 2018-2022. El aumento en los gastos se debe a la adición del transporte de veteranos y la ruta fija de Ottumwa, los cambios en el servicio de Milestones y las mejoras de capital adicionales para el reemplazo y la adquisición de vehículos y las mejoras de las instalaciones. Algunos de estos cambios, como la adición de la ruta fija de Ottumwa y las revisiones de Milestones, generaron ingresos adicionales. Otros aumentos de ingresos provienen de varias rondas de alivio de COVID, estos fondos se usaron para: apoyar operaciones, comprar EPP de COVID, hacer que los empleados regresen al trabajo y proporcionar pagos adicionales durante la pandemia.

Figure 3.3: Expenses and Revenues for 10-15 RTA

	Expenses	Revenues
2018	\$2,651,206	\$3,036,990
2019	\$4,623,351	\$4,571,918
2020	\$4,416,181	\$4,827,927
2021	\$7,735,453	\$7,675,667
2022	\$6,123,419	\$6,748,409

Source: 10-15 Transit

Como todas las agencias de transporte público, reemplazar los vehículos más antiguos y de mayor millaje es una prioridad para 10-15. La agencia regional de tránsito ha podido hacer uso de los fondos del Programa de Transporte de Superficie (ahora Subvención en Bloque de Transporte de Superficie) de RPA 15 y RPA 17 para comprar vehículos de reemplazo. 10-15 también ha utilizado el programa de Préstamo AMOCO para préstamos sin intereses como contrapartida local para ayudar con la compra de vehículos. Ambos programas han ayudado a 10-15 RTA a reemplazar vehículos. Además, 10-15 también ha estado reemplazando autobuses de servicio mediano con servicio ligero y servicio ligero con mini furgonetas en áreas donde el número de pasajeros permite reducir el mantenimiento y ahorrar combustible.

En 2021, 10-15 adquirió dos propiedades además de su propiedad principal ubicada en 612 S Madison Street en Ottumwa. La propiedad de Madison Street había sido el hogar de la administración, el mantenimiento, el despacho y los vehículos de la agencia desde 2016, pero debido al crecimiento se estaba llenando de gente. Se adquirió una propiedad en 418 E Main Street y se despachó para su despacho, también se adquirió una segunda propiedad al otro lado de la calle en 417 E Main y se utiliza como centro de descanso para conductores.

La adición de estas dos instalaciones ha reducido el hacinamiento en Madison Street. Debido al crecimiento de 10-15 y la expansión de la flota de vehículos, la agencia está considerando un garaje adicional para albergar algunos vehículos cuando no estén en uso.

Durante el verano de 2022, AMTRAK inició mejoras en la estación de Ottumwa en la línea California Zephyr. Las mejoras exteriores incluyen la reconstrucción de las plataformas de embarque, elevando su altura para facilitar el acceso al tren, restaurando el dosel de la plataforma y las lámparas. También se instalarán nuevas barandillas por seguridad y un ascensor móvil para facilitar el embarque de personas con movilidad reducida. Dentro de la estación, las mejoras cubrirán la actualización de

los baños para cumplir con ADA, un mostrador de boletos mejorado, puertas eléctricas automáticas y un camino de estacionamiento que cumpla con ADA.

Estado de las prioridades y estrategias recomendadas anteriormente

Las siguientes prioridades y estrategias fueron identificadas para mejorar los servicios de transporte de pasajeros en el Plan de Transporte de Pasajeros anterior. Se proporciona un informe de estado después de cada estrategia para mostrar si se implementó y el resultado.

1. Prioridad: asegúrese de que las rutas fijas sean fáciles de usar para los pasajeros.
Estrategias:
 - Acorte las rutas fijas para que no tengan más de 50 minutos de duración.
 - Estado: No evaluado. Mire si las rutas se pueden acortar o si se puede agregar un segundo vehículo.
 - Planifique paradas en áreas residenciales de alta densidad y en grandes tiendas o áreas comerciales importantes.
 - Estado: la ruta fija de Oskaloosa está configurada con paradas en complejos de apartamentos, áreas residenciales, hospitales, Walmart, Hy-Vee. Ottumwa tiene múltiples rutas fijas que dan servicio a diferentes áreas de la ciudad, pero permite transferencias entre rutas.
 - Considere usar dos autobuses de servicio liviano que estén separados en la ruta entre 15 y 30 minutos en lugar de un autobús de servicio mediano.
 - Estado: 10-15 está en el proceso de "redimensionamiento" utilizando servicio liviano en lugar de servicio mediano en ruta fija, minivans en lugar de servicio liviano o autos/todoterrenos en lugar de minivans en respuesta a demanda cuando corresponda. 10-15 debería considerar operar un segundo vehículo en la ruta fija para reducir los tiempos de espera.

2. Prioridad: ayudar a las personas a llegar a casa desde el hospital después de un viaje a la sala de emergencias.
Estrategias:
 - Asegúrese de que el personal de registro del hospital tenga los números de despacho de los servicios de transporte público y taxi.
 - Estado: Completo. Consulte con los hospitales anualmente para asegurarse de que tengan la información de contacto de despacho.

3. Prioridad: ayudar a las personas a llegar a casa del trabajo o salir a comer o al cine por la tarde/noche.

Estrategias:

- Restablecer un servicio similar al JARC con varios negocios en Ottumwa.
 - Estado: No implementado.
- Ambientada en un día durante una semana en la que el servicio de tránsito está disponible por la tarde/noche para llevar a la gente a comer o al cine.
 - Estado: No implementado. Evaluar si hay fondos disponibles y si se puede implementar un período de prueba.

4. Prioridad: Proporcionar transporte adicional a las citas médicas/de salud mental.

Estrategias:

- Coordinar viajes con proveedores de servicios humanos y de salud para varios pacientes que usan el mismo vehículo/
 - Estado: 10-15 lo ha intentado, pero esta coordinación es difícil de implementar a medida que cambian las citas o los pacientes cancelan viajes.
- Coordine con los proveedores de servicios humanos y de salud que lleven una mayor cantidad de pacientes a Iowa City o Des Moines una vez al mes utilizando un autobús de servicio mediano.
 - Estado: No se ha implementado, ver el punto anterior sobre las dificultades para coordinar viajes con el mismo vehículo.

Existen pocas oportunidades de coordinación dentro de la región. Las agencias de salud y servicios humanos cuentan con pocos vehículos para el transporte de pasajeros y brindan servicio en horarios limitados solo a sus clientes, como se muestra en la figura 2.1. Estas agencias también pueden tener algunos dólares adicionales para ayudar a financiar un servicio nuevo o ampliado. Muchas de estas agencias ya dependen de las agencias de transporte público o de los proveedores de transporte privado para los servicios de transporte de pasajeros. En 2019, First Resources y Tenco se fusionaron y se convirtieron en una sola organización bajo el nombre de First Resources, anteriormente habían operado por separado ayudando a personas con discapacidades.

de julio de 2020, Ottumwa Transit finalizó las operaciones de un servicio de ruta fija y paratransito en la ciudad de Ottumwa. Los vehículos se entregaron a 10-15 y los empleados tuvieron la oportunidad de postularse para puestos con 10-15. Un nuevo

servicio de ruta fija con paratransito llamado "Ottumwa Rides" se inició en la ciudad por 10-15 sirviendo a las mismas áreas.

Comentarios del público sobre necesidades y/o problemas de coordinación

La siguiente tabla se obtuvo de una encuesta de agencias de servicios humanos y de salud en la primavera de 2020. La encuesta hizo preguntas sobre las necesidades que se habían identificado de manera consistente si todavía era una necesidad para la agencia. La Figura 3.4 enumera las nueve necesidades que se han identificado regularmente, también muestra las agencias que respondieron y si todavía es una necesidad para esa agencia y sus clientes.

Figure 3.4: Passenger Transportation Needs

Company	Current bus routes in Ottumwa are too long, need to be shorter	Transportation needs to be available after 5pm for work, dinner or entertainment	Transportation needs to be available to get people home from hospital after a trip to the ER	Additional transportation from rural areas to larger cities for medical and mental health appointments	Transportation on Saturdays and Sundays	Additional transportation to Iowa City at low cost	Flexibility in accessing the demand response service, accommodating same day trips	Transportation from substance abuse center to hospital	Brochures and handouts with current information on services and how to access
Wapello County Veterans Affairs	N/A	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need
MCAH and WIC/American Home Finding	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	N/A	Still a Need
Keokuk County Veterans Affairs Commission	N/A	N/A	N/A	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	N/A	N/A
First Resources	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need
Van Buren County Public Health	N/A	No Longer a Need	Still a Need	Still a Need	No Longer a Need	No Longer a Need	No Longer a Need	Still a Need	Still a Need
Van Buren VA/GA	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need
Pennsylvania Place	Still a Need	N/A	Still a Need	N/A	Still a Need	Still a Need	N/A	N/A	N/A
Christian Opportunity Center	N/A	Still a Need (Needs a	Still a Need	Still a Need	Still a Need	N/A	Still a Need	Still a Need	Still a Need
South Central Behavioral Health Region	Still a Need	Still a Need	Still a Need	No Longer a Need	Still a Need	Still a Need	No Longer a Need	Still a Need	No Longer a Need
Milestones Area Agency on Aging	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need
Keokuk County Community Services	N/A	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need	Still a Need

En discusiones posteriores del Grupo Asesor de Tránsito, algunos de estos se volvieron menos necesarios, debido a la disminución de la demanda debido a COVID o debido a la mejora del servicio. Una discusión del TAG de 2021 señaló que los proveedores de servicios humanos y de salud notaron una disminución en la demanda de los clientes para viajes a médicos, especialmente fuera del área de Des Moines o Iowa City, y para viajes de ocio o recreación. La demanda ha aumentado en 2022-3, ya que los médicos y las empresas han vuelto a abrir y la gente ha estado saliendo más; sin embargo, algunas necesidades no han regresado o han aumentado, ya que 10-15 ha traído de vuelta a los conductores e implementado mejoras en el servicio, incluidos cambios en Hitos y agregando transporte de veteranos . En 2022, los miembros del grupo TAG discutieron que el número de pasajeros para personas mayores (Milestones) estaba aumentando, pero la mayoría de los viajes a centros médicos y de compras se estaban brindando y el nuevo transporte para veteranos por 10-15 fue bien utilizado y apreciado. El TAG también señaló que siempre habrá algunas necesidades insatisfechas, en momentos en que es difícil brindar apoyo al servicio. El transporte público está satisfaciendo gran parte de la demanda de transporte de pasajeros, cuando 10-15 no pueden proporcionar transporte, como desde un hospital a altas horas de la noche, las agencias pueden usar un taxi o la Comisión contra el Crimen del Sur de Iowa según la ubicación y el paciente.

Sección Cuatro: Prioridades y Estrategias

Se han identificado las siguientes prioridades y estrategias para mejorar los servicios de transporte de pasajeros en la Afiliación de Planificación Regional 15. Estas prioridades se basan en una revisión de Planes de Transporte de Pasajeros anteriores, actas de reuniones del Grupo Asesor de Tránsito y aportes recibidos de proveedores de transporte de pasajeros y servicios humanos y de salud agencias. Las prioridades identificadas han sido revisadas por el Grupo Asesor de Tránsito para asegurar un consenso sobre las necesidades de transporte de pasajeros de la región y cómo abordar las necesidades.

1. Prioridad: asegúrese de que las rutas fijas sean fáciles de usar para los pasajeros.

Estrategias:

- Acorte las rutas fijas para que no tengan más de 50 minutos de duración.
- Use dos autobuses de servicio liviano que estén separados en la ruta entre 15 y 30 minutos en lugar de un autobús de servicio mediano para reducir los tiempos de espera en las paradas de autobús.
- Instale letreros a lo largo de las rutas de autobús en las paradas para mejorar la visibilidad del servicio y permitir que los pasajeros sepan la ubicación de las paradas de autobús.

2. Prioridad: ayudar a las personas a llegar a casa desde el hospital después de un viaje a la sala de emergencias.

Estrategias:

- Asegúrese de que el personal de registro del hospital tenga los números de despacho de los servicios de transporte público y taxi.

3. Prioridad: ayudar a las personas a llegar a casa del trabajo o salir a comer o al cine por la tarde/noche.

Estrategias:

- Restablecer un servicio similar al JARC con varias empresas en Ottumwa.
- Establezca un servicio de viernes o sábado por la tarde/noche en Ottumwa/Oskaloosa para que la gente pueda ir a cenar o divertirse.

Sección Quinta: Financiamiento

Fuentes de financiación disponibles

La financiación es necesaria para respaldar los servicios de tránsito actuales y para proporcionar servicios nuevos o ampliados para satisfacer las necesidades de transporte de pasajeros en la Afiliación de Planificación Regional 15. La financiación de los servicios de tránsito proviene de una variedad de fuentes federales, estatales y locales que se describen a continuación.

Financiamiento Federal de Tránsito

Fondos de la Sección 5311 (Fórmula de subvenciones para otras áreas que no sean urbanizadas): proporciona fondos a las agencias de transporte público para actividades de transporte en áreas rurales y áreas urbanas con una población inferior a 50,000. Estos fondos se pueden utilizar para: operaciones, mejoras de capital, planificación y acceso al trabajo y servicio de viaje inverso. Los fondos se distribuyen a las agencias de transporte público de Iowa según el número de pasajeros y las millas de ingresos. 10-15 La Autoridad de Tránsito Regional recibe fondos 5311 y los utiliza para apoyar las operaciones. La asignación de 10-15 para el año fiscal 22 fue de \$2,998,623,54. Se anticipa que los fondos 5311 seguirán estando disponibles para las agencias de transporte público durante los próximos cinco años para ayudarlos a respaldar sus operaciones actuales.

Fondos de la Sección 5339 (Subsidios de Fórmula para Instalaciones de Autobuses y Autobuses): Proporciona fondos a las agencias de transporte público para proyectos de capital para reemplazar, rehabilitar y comprar autobuses y furgonetas, y para construir instalaciones relacionadas con los autobuses. El estado recibe aproximadamente \$4,000,000 cada año para uso de pequeños sistemas de tránsito urbanos (menos de 50,000 habitantes) y regionales. Los fondos deben usarse en vehículos de reemplazo y no están disponibles para vehículos de expansión. Los fondos se otorgan a los sistemas de transporte público para el reemplazo de vehículos en función de la puntuación del Sistema de gestión de transporte público de su vehículo, que tiene en cuenta la antigüedad y las millas del vehículo. 10-15 Transit es elegible para los fondos 5339 según la clasificación de sus vehículos. La cantidad de fondos 5339 disponibles para una agencia de transporte público fluctúa cada año según la cantidad total disponible y la clasificación de los vehículos de esa agencia en comparación con otros vehículos de agencias de transporte público en el estado.

Programa de subvenciones en bloque para el transporte de superficie (STBG): los fondos asignados a través de las afiliaciones de planificación regional y las organizaciones de planificación metropolitana de Iowa que suelen utilizar las ciudades y

los condados para proyectos de carreteras también pueden ser utilizados por las agencias de transporte público para el reemplazo de vehículos. Se proporciona un reembolso de hasta el 80 % , dejando un 20% de contrapartida local para proyectos. 10-15 RTA tiene acceso a los fondos STBG a través de RPA 15 y 17. RPA 15 reserva \$50,000 cada año de su asignación total para 10-15. Para ser considerado para la financiación, la agencia de tránsito debe presentar una solicitud para cada proyecto. Se espera que el financiamiento de STBG para el reemplazo o la expansión de vehículos por parte de cualquiera de las agencias de transporte público esté disponible a un nivel comparable durante los próximos cinco años.

Programa de asistencia de tránsito rural (RTAP): proporciona fondos para ayudar en el diseño e implementación de programas de capacitación y asistencia técnica y otros servicios de apoyo para satisfacer las necesidades de los operadores de tránsito en áreas no urbanizadas (menos de 50,000 habitantes). El Departamento de Transporte de Iowa es el destinatario de estos fondos y los utiliza principalmente para proporcionar becas de capacitación a las agencias de tránsito locales. Estas becas pagan hasta el 100 % de los sistemas de transporte público rural y sus planificadores para asistir a seminarios patrocinados por el DOT de Iowa y cursos o conferencias relacionados con el tránsito patrocinados por otros grupos. También se puede utilizar para reembolsar a los sistemas de tránsito la capacitación interna.

Financiamiento del tránsito estatal

Asistencia de tránsito estatal (STA): proporciona fondos a las agencias de transporte público para operaciones, mejoras de capital y planificación. Los fondos se distribuyen a las agencias de transporte público de Iowa según el número de pasajeros y las millas de ingresos. 10-15 recibe Asistencia de Tránsito del Estado y la usa para apoyar sus operaciones anuales. En el año fiscal 22, 10-15, la asignación de fondos STA fue de 867 588,73. Se prevé que los fondos STA seguirán estando disponibles para las agencias de transporte público durante los próximos cinco años para ayudarlos a respaldar sus operaciones actuales.

Proyectos especiales de asistencia de tránsito estatal (STA, por sus siglas en inglés): El Departamento de Transporte de Iowa reserva \$175,000 de los fondos de STA para proyectos especiales para mejorar el tránsito público en el estado. Las agencias de transporte público pueden solicitar fondos para poner en marcha un nuevo servicio que se desarrolla en cooperación con agencias de salud y servicios humanos. Los fondos se pueden otorgar por hasta dos años, que es el tiempo que tomaría para que el servicio comience a reflejarse en las fórmulas STA y 5311.

Subsidios de infraestructura de transporte público (PTIG): proporciona fondos para mejoras de infraestructura vertical por parte de los sistemas de transporte público en el estado. Los proyectos pueden ser de nueva construcción, reconstrucción o remodelación, pero deben tener un componente vertical. Los proyectos se evalúan según los beneficios anticipados para el tránsito y su capacidad para completarse rápidamente. La participación en un proyecto del programa PTIG está limitada al 80 % y, en combinación con otros fondos federales, no puede exceder ese número. Ningún sistema de tránsito individual puede recibir más del 40% de los fondos PTIG disponibles en un año.

Fondo de préstamo rotativo de ajuste de capital (préstamo AMOCO): proporciona préstamos sin interés a los sistemas de transporte público que la agencia de transporte puede utilizar para el ajuste local para un proyecto de capital financiado por el gobierno federal. La agencia de tránsito luego devuelve el monto prestado durante el período de tiempo negociado . 10-15 está utilizando este programa para proporcionar coincidencias para el reemplazo de varios vehículos.

Financiamiento no transitorio

Ley de Estadounidenses Mayores: Brinda fondos para servicios de transporte para cualquier persona mayor de 60 años. Los fondos se proporcionan a las Agencias del Área sobre el Envejecimiento, que luego pueden contratar agencias de transporte público para el servicio y reembolsarlas con el dinero obtenido a través de la Ley de Estadounidenses Mayores.

Headstart : programa federal que proporciona fondos para servicios de transporte a niños de bajos ingresos y sus familias. Las agencias de servicios humanos y de salud pueden contratar a una agencia de transporte público para este servicio, y luego se reembolsa a la agencia de transporte con fondos de Headstart .

Medicaid: programa federal que se puede utilizar para financiar servicios de transporte para personas con discapacidades. Los servicios de transporte elegibles bajo Medicaid incluyen proporcionar transporte para una persona elegible a un taller protegido oa citas médicas. Después de completar un viaje, el proveedor de transporte envía una solicitud de reembolso a Medicaid.

Financiamiento local:

Ingresos de Pasajeros: Fondos obtenidos de los pasajeros de un servicio de transporte. Se puede pagar en el momento en que se utiliza el servicio, o por un bono, ficha o pase que se compra antes de utilizar el servicio de transporte. Los ingresos de los pasajeros proporcionan fondos a las agencias de transporte públicas y privadas.

Ingresos por contrato: las ciudades, los condados, las agencias de servicios humanos y de salud y las empresas privadas pueden pagarle a un proveedor de tránsito por una cantidad específica de viajes o acceso a viajes durante un bloque de tiempo. Tanto las agencias de transporte públicas como las privadas reciben ingresos por contrato.

Ingresos por publicidad: las agencias de tránsito pueden vender espacio en o dentro de sus vehículos a empresas para que los anuncios generen ingresos adicionales. 10-15 Transit vende espacio en el exterior de los vehículos a través de una agencia de publicidad.

Impuesto de Tránsito Municipal: Las ciudades de Iowa pueden cobrar hasta \$0.95 por cada \$1,000 de valor tasado para recaudar fondos que respalden los servicios de transporte público. Esto incluye una ciudad que apoya directamente su sistema de tránsito urbano, o una ciudad más pequeña que lo usa para respaldar los servicios de su sistema de tránsito regional. 10-15 no recauda ingresos por impuestos de ninguna de las ciudades a las que brinda servicio.

Impuesto del fondo general: las ciudades y los condados de Iowa pueden utilizar los ingresos del fondo general para apoyar los servicios de tránsito. Cada uno de los diez condados atendidos por 10-15 Transit proporciona fondos a la agencia para ayudar a respaldar sus operaciones.

Agencias de servicios humanos y de salud: Las agencias de servicios humanos y de salud brindan muchas formas de asistencia a las personas, una de las cuales es la financiación del transporte. Esta asistencia puede venir en diferentes formas; proporcionar viajes, ya sea directamente o mediante un contrato con otra organización, proporcionar pases de autobús o vales para gasolina. En la región, siete agencias contratan servicios de transporte, cuatro entregan pases de bus a sus clientes y tres entregan vales de gasolina. La información sobre estas agencias específicas se puede encontrar en la figura 2.5.

Empresas: las empresas pueden proporcionar asistencia de transporte a sus clientes o empleados. Esto puede ser en forma de vehículos compartidos de la empresa, contratación de un servicio o subvención de un servicio.

Fundaciones locales: algunas fundaciones locales pueden proporcionar fondos para mejorar los servicios de transporte de pasajeros. La Fundación del Legado Regional de Ottumwa es una organización benéfica que ha ofrecido oportunidades de subvenciones para revitalizar Ottumwa y mejorar la infraestructura de la ciudad. En el condado de

Keokuk, la oficina de Servicios Comunitarios coordina los esfuerzos de las fundaciones benéficas y sin fines de lucro en el condado. Se pueden realizar consultas a estas organizaciones u otras sobre la posibilidad de financiar nuevos servicios de tránsito, incluida la provisión de fondos federales o estatales.

Financiamiento anticipado para FFY23-26

Se anticipa que 10-15 RTA recibirá \$856,371 en STA y \$1,552,092 en fondos 5311 para operaciones para el año fiscal 2023. Estos montos se basan en la asignación total al estado y la cantidad de pasajeros y millas de ingresos de la agencia para 2021. Los montos de asistencia operativa estatal y federal pueden variar cada año según estos factores. Para FY24-26 se estima que 10-15 recibirá \$700,000 en STA y \$1,350,000 en fondos 5311 para cada uno de los tres años. Estas cantidades de STA y 5311 parecen más bajas que las de los dos años anteriores, debido a las agencias de tránsito de alivio suplementario de COVID recibidas, sin embargo, la financiación está en línea con los niveles anteriores a COVID.

10-15 recibe una asignación anual de \$50,000 en fondos STBG de RPA 15 y también recibe una asignación anual de fondos de RPA 17 que puede usar para reemplazar vehículos. Para los ingresos locales, 10-15 recibe anualmente \$2500 de cada uno de los diez condados y puede anticipar \$25 000 en fondos locales cada año.

Financiamiento que se buscará para la implementación

Además de las fuentes de financiamiento anticipadas mencionadas anteriormente, 10-15 RTA buscará financiamiento del programa 5339 para el reemplazo de autobuses y el programa de préstamo AMOCO para ayudar con la contrapartida local. La agencia solicitará fondos de PTIG para construir una cabina de pintura para vehículos, también está considerando construir un garaje de almacenamiento de vehículos adicional. 10-15 también trabajará con la ciudad de Oskaloosa y las agencias de salud y servicios humanos de la ciudad para promover Oskaloosa Rides y generar pasajeros para que el Concejo Municipal continúe brindando apoyo financiero para el servicio.

Apéndice:

Reunión del Grupo Asesor de Tránsito Minutos

miércoles, 27 de febrero de 2019

10:00 a.m

Sala de conferencias de la Comisión de Planificación Regional del Área 15

Participantes: Chris Kukla – RPA 15, Dave Silverio – Ottumwa Transit, Christina Wolfe – Milestones AAA, Wendy Thompson – Milestones AAA, Jennifer Robbins – SCBHR, Miranda Tucker – SCBHR, Cindy Kurtz-Hopkins – First Resources, Lori Drummond – First Resources, Tami Gilliland – Servicios comunitarios de Keokuk Co, Cheryl Plank - Tenco

¿Qué es la planificación del transporte de pasajeros y por qué lo hacemos? Es un proceso para coordinar el transporte de pasajeros y mejorar los sistemas locales y regionales. La planificación ayuda a:

- Mejorar los servicios de transporte
- Aumentar la coordinación
- Crear y concienciar de las necesidades insatisfechas
- Desarrollar nuevas asociaciones
- Ayudar a las personas a comprender las opciones de transporte disponibles
- Proporcionar justificación para futuras inversiones.
- Ahorre dinero y elimine los servicios superpuestos

¿Cuál es el proceso? Cada cinco años se requiere que un RPA o MPO actualice su PTP. RPA 15 adoptó un nuevo plan en abril de 2018. Cada año, se requiere que un RPA o MPO celebre dos reuniones con las partes interesadas y analice los servicios de transporte de pasajeros.

¿Quién proporciona transporte en la región? Una línea de ferrocarril interurbano y dos servicios de autobús interurbano. Dos agencias de transporte público. Dos proveedores de transporte privado. Diez agencias de salud y servicios humanos.

Desarrollos/cambios recientes que afectan los servicios de transporte.

- La ruta fija de Oskaloosa Rides se hizo gratuita para los pasajeros en 2018 y continúa siendo gratuita en 2019.
- Las MCO ya no juegan por el transporte para clientes que requieren atención las 24 horas y viven en casa para ir a los lugares de trabajo.
- La regla de configuración de HCBS se implementará en Iowa el 17 de marzo de 2019.
- Ottumwa Transit brinda viajes gratuitos a veteranos y sus familias inmediatas.
- El transporte para pacientes de Medicare ahora se proporciona a través de LogistiCare para el transporte al médico.
- Los servicios de provocación están siendo eliminados.

Necesidades de transporte de pasajeros. Se han identificado o afirmado las siguientes necesidades:

- Las rutas de autobús actuales en Ottumwa son demasiado largas, deben durar menos de 50 minutos.
- Transporte después de las 5pm para trabajo, cena o entretenimiento.
- Transporte para llevar a las personas a casa desde el hospital después del viaje a la sala de emergencias.
- Transporte adicional desde áreas rurales a ciudades más grandes para citas médicas y de salud mental.
- Transporte los fines de semana.
- adicional gratuito o de bajo costo a Iowa City.
- Mayor flexibilidad en el acceso al servicio de respuesta a la demanda.
- Transporte desde el centro de abuso de sustancias al hospital.

Plan de Transporte de Largo Alcance. LRTP se actualiza cada cinco años, cubre todos los modos de transporte. Los capítulos están organizados por modo, uno enfocado en el transporte de pasajeros. Capítulos adicionales sobre Seguridad, Mitigación Ambiental y Capacidad Financiera. Cronograma: borrador completo para mayo de 2019, período de revisión y comentarios y comentarios del plan seguido de la adopción del plan a fines de junio.

Capítulo de transporte de pasajeros del Plan de Transporte de Largo Alcance. El borrador del capítulo está disponible para agencias de tránsito, agencias de HHS, IDOT. Resumen de los comentarios del DOT:

- Buena discusión sobre las necesidades y estrategias de las opciones de transporte de pasajeros.
- ¿Se puede proporcionar un mapa regional de las ubicaciones de los proveedores de transporte de pasajeros?
- ¿Hay horarios regulares para el servicio de autobuses interurbanos?
- Para los servicios de transporte público, ¿pueden proporcionarse los costos operativos y los ingresos?
- ¿Añadir la subvención de Volkswagen como fuente de financiación?
- Capítulo 3 La demografía observó que un 10% de la población viaja en coche compartido.
¿Existe la necesidad de lotes de cercanías?

Próxima reunión. junio 2019

Reunión del Grupo Asesor de Tránsito
Minutos
jueves, 6^{de junio} de 2019
10:00 a.m
Sala de conferencias de la Comisión de Planificación Regional del Área 15

Participantes: Chris Kukla – RPA 15, Jay Allison – 10-15 Transit, Cheryl Plank – Tenco , Miranda Tucker – SCBHR, Cathy Wilson – Christian Opportunity

Desarrollos/cambios recientes que afectan los servicios de transporte.

- El servicio de ruta fija de Oskaloosa Rides es gratuito para los usuarios.
- Las MCO ya no pagan el transporte para los clientes que cuidan y viven en casa las 24 horas para ir a los lugares de trabajo.
- La regla de configuración de HCBS entró en vigor en Iowa en marzo. El estado está revisando agencias y emitiendo avisos de acción correctiva.
- Los servicios prevocacionales eliminados para Oskaloosa y Pella, serán para Tenco en junio.
- Ottumwa Transit brinda viajes gratuitos a veteranos y familiares directos.
- Transporte de pacientes de Medicare coordinado a través de Logisticare .

Necesidades de transporte de pasajeros. Se han identificado o afirmado las siguientes necesidades:

- Las rutas de autobús actuales en Ottumwa son demasiado largas, deben durar menos de 50 minutos.
- Transporte después de las 5pm para trabajo, cena o entretenimiento. *Discutió si se pueden implementar mejoras en áreas donde hay interés y demanda. El problema es encontrar suficiente demanda para justificar.*
- Transporte para llevar a las personas a casa desde el hospital después del viaje a la sala de emergencias. *Difícil de abordar la necesidad a menos que el servicio ya esté funcionando, la mejor opción es dar a los hospitales los números de teléfono de tránsito y taxi.*
- Transporte adicional desde áreas rurales a ciudades más grandes para citas médicas y de salud mental. *Discutió si los viajes médicos podrían agruparse. Las agencias sintieron que era difícil agrupar las citas, las oficinas de drs no quieren hacerlo y los pacientes no quieren esperar. 10-15 informó que se está realizando un intento similar en los condados del oeste.*
- Transporte los fines de semana.
- adicional gratuito o de bajo costo a Iowa City.
- Mayor flexibilidad en el acceso al servicio de respuesta a la demanda. *10-15 está tratando de acomodar viajes del mismo día, no se recomienda una programación de 24 horas.*
- Transporte desde el centro de abuso de sustancias al hospital.

- Folletos/folletos con información actual sobre los servicios y cómo acceder.

El grupo también discutió un nuevo servicio de taxi en Ottumwa llamado "Ese taxi" que conduce automóviles pequeños y compactos (Scions), que no serían accesibles para discapacitados. Discutió que las tarifas de Uber en la ciudad están muy por encima de las del transporte público.

Implementación de un nuevo servicio. Pasos para implementar un nuevo servicio de transporte de pasajeros, discutió Oskaloosa Rides como ejemplo.

Identificar la necesidad: Mahaska Community Development y otras organizaciones locales identificaron la necesidad de transporte público adicional y querían una ruta fija.

Formar un grupo de enfoque: creó un grupo que incluía organizaciones locales, tránsito 10-15,

Planificación Regional del Área 15, Ciudad de Oskaloosa que se reunió mensualmente.

Determinar el nivel de demanda/ uso: tuvo una encuesta comunitaria que incluyó información sobre el uso anticipado.

Tenga un campeón: Amy Langdon de Mahaska County United Way fue la conductora para obtener el servicio.

Discutir alternativas: el grupo discutió 10-15 proporcionando un servicio adicional de respuesta a la demanda.

Desarrollar parámetros de servicio: ruta desarrollada, paradas, días y horarios de operación.

Discutir la financiación: 10-15 solicitaron y se les otorgó financiación para proyectos especiales de STA, las empresas y organizaciones locales proporcionaron dinero para ayudar a comenzar, y se cobró una tarifa inicialmente.

Si es posible, haga una prueba: el grupo hizo una prueba con un autobús antes de que comenzara el servicio.

El monitor después de la implementación se reunió varias veces para discutir el uso.

Financiamiento para iniciar un nuevo servicio. Algunas fuentes de financiación que pueden utilizar las agencias de transporte público para un nuevo servicio.

- Proyectos especiales de STA: se pueden utilizar para iniciar un nuevo servicio en cooperación con las organizaciones del HHS. Se puede otorgar hasta por dos años. Hasta el 80% el primer año y el 50% el segundo año.
- Fondos de otras organizaciones y empresas: pueden servir como contrapartida de una subvención o para subsidiar los costos operativos de la agencia de tránsito.
- STBG: Compra de un vehículo nuevo. Puede proporcionar hasta un 80% de financiación.
- Préstamo Rotativo de Igualación de Capital: Préstamos sin intereses que pueden usarse para igualar localmente la compra de un vehículo.

Próxima reunión. enero 2020

Reunión del Grupo Asesor de Tránsito
Minutos
lunes, 23 de marzo de 2020
10:30
Reunión telefónica/web

Participantes: Chris Kukla – RPA 15, Holly Berg – RPA 15, Terry Bradley – Asuntos de veteranos de Wapello Co, Cindy Meiners MCAH/WCIC American Home Finding, Keith Blair – Asuntos de veteranos de Keokuk Co, Cindy Kurtz-Hopkins – First Resources, Lindee Thomas – Van Buren Co Public Health, Kathy Saltzgaver – Van Buren Co Veterans Affairs/General Assistance, Virginia VanderLinden – Pennsylvania Place, Kim Koellner – Christian Opportunity Center, Miranda Tucker - South Central Behavioral Health Region, Wendy Thompson - Milestones Area Agency on Aging, Tami Servicios comunitarios de Gilliland – Keokuk Co.

Esta reunión se llevó a cabo por teléfono/web debido a la propagación de COVID-19 y las pautas de los CDC y el IDPH.

Los temas tratados en la reunión fueron:

- Si las agencias contrataron el servicio con proveedores de transporte público.
- Si las necesidades de la agencia/pasajeros previamente identificadas seguían siendo válidas.
- Desarrollos recientes que afectan el uso de los servicios de transporte de pasajeros.
- Si las organizaciones tenían inquietudes sobre si Ottumwa Transit reduciría el servicio o se disolvería, o si 10-15 dejaría de operar en la ciudad.

Servicio contratado.

El Departamento de Asuntos de Veteranos de Wapello Co, el Departamento de Asuntos de Veteranos de Keokuk Co y First Resources tienen contrato con 10-15 y Ottumwa Transit.

Pennsylvania Place tiene contratos con Ottumwa Transit.

Christian Opportunity Center tiene contratos con 10-15 y HIRTA.

Hitos contratos con 10-15.

Keokuk Co Community Services tiene contratos con First Resources que le permite usar su contrato con 10-15.

Revisión de necesidades previamente identificadas.

- Las rutas de autobús en Ottumwa son demasiado largas y deben ser más cortas.
Asuntos veterinarios del condado de Wapello – N/A, MCAH – S, Asuntos veterinarios del condado de Keokuk – N/A, First Resources – S, Salud pública del condado de Van Buren – N/A, Van Buren VA/GA – N/A, Pennsylvania PI – S, Christian Opportunity Ctr – N/A, South Central Behavioral – S, Milestones – S, Keokuk Co Comm Svcs – N/A.
- El transporte debe estar disponible después de las 5:00 p. m. para el trabajo, la cena o el entretenimiento.
- Asuntos veterinarios del condado de Wapello – S, MCAH – S, Asuntos veterinarios del condado de Keokuk – N/A, First Resources – S, Salud pública del condado de Van Buren – N, Van Buren VA/GA – S, Pennsylvania PI – N/A, Christian Opportunity Ctr – S, South Central Behavioral – S, Milestones – S, Keokuk Co Comm Svcs – S.
- El transporte debe estar disponible para llevar a las personas a casa desde el hospital después de un viaje a la sala de emergencias.
- Asuntos veterinarios del condado de Wapello – S, MCAH – S, Asuntos veterinarios del condado de Keokuk – N/A, First Resources – S, Salud pública del condado de Van Buren – S, Van Buren VA/GA – S, Pennsylvania PI – S, Christian Opportunity Ctr – S, South Central Behavioral – S, Milestones – S, Keokuk Co Comm Svcs – S.
- Transporte adicional desde las áreas rurales a las ciudades más grandes para citas médicas y de salud mental.
- Asuntos veterinarios del condado de Wapello – S, MCAH – S, Asuntos veterinarios del condado de Keokuk – S, First Resources – S, Salud pública del condado de Van Buren – S, Van Buren VA/GA – S, Pennsylvania PI – N/A, Christian Opportunity Ctr – S, South Central Behavioral – N, Milestones – S, Keokuk Co Comm Svcs – S.
- Transporte los sábados y domingos.
- Asuntos veterinarios del condado de Wapello – S, MCAH – S, Asuntos veterinarios del condado de Keokuk – S, First Resources – S, Salud pública del condado de Van Buren – N, Van Buren VA/GA – S, Pennsylvania PI – S, Christian Opportunity Ctr – S, South Central Behavioral – S, Milestones – S, Keokuk Co Comm Svcs – S.
- Transporte adicional a Iowa City a bajo costo.
- Asuntos veterinarios del condado de Wapello – S, MCAH – S, Asuntos veterinarios del condado de Keokuk – S, First Resources – S, Salud pública del condado de Van Buren – N, Van Buren VA/GA – S, Pennsylvania PI – S, Christian Opportunity Ctr – N/A, South Central Behavioral – S, Milestones – S, Keokuk Co Comm Svcs – S.
- Flexibilidad en el acceso al servicio de respuesta a la demanda, acomodando viajes en el mismo día.
- Asuntos veterinarios del condado de Wapello – S, MCAH – S, Asuntos veterinarios del condado de Keokuk – S, First Resources – S, Salud pública del condado de Van Buren – N, Van Buren VA/GA – S, Pennsylvania PI – N/A, Christian Opportunity Ctr – S, South Central Behavioral – N, Milestones – S, Keokuk Co Comm Svcs – S.
- Transporte desde el centro de abuso de sustancias al hospital.
- Asuntos veterinarios del condado de Wapello – S, MCAH – N/A, Asuntos veterinarios del condado de Keokuk – N/A, First Resources – S, Salud pública del condado de Van Buren – S, Van Buren VA/GA – S, Pennsylvania PI – N/A, Christian Opportunity Ctr – S, South Central Behavioral – S, Milestones – S, Keokuk Co Comm Svcs – S.
- Folletos y folletos con información sobre los servicios actuales y cómo acceder .

Asuntos veterinarios de Wapello Co – S, MCAH – S, Asuntos veterinarios de Keokuk Co – N/A, First Resources – S, Van Buren Co Public Health – S, Van Buren VA/GA – S, Pennsylvania PI – N/A, Christian Opportunity Ctr – S, South Central Behavioral – N, Milestones – S, Keokuk Co Comm Svcs – S.

Clave: S = todavía es una necesidad, N = ya no es una necesidad, N/A = no corresponde

Desarrollos recientes que afectan el uso. Se han identificado o afirmado las siguientes necesidades:

- Asuntos de Veteranos de Wapello, MCAH y Pennsylvania Place están usando menos los servicios de transporte o no están usando el transporte debido al COVID-19 ya que la gente sale menos.
- Asuntos de Veteranos de Keokuk está cancelando o reprogramando los servicios médicos de emergencia. Algunos pueden deberse a COVID-19.
- South Central Behavioral se preocupa si 10-15 deja de hacer viajes de ciudad a ciudad, particularmente de Ottumwa a otras ciudades.

Inquietudes sobre Ottumwa Transit/10-15 Transit en Ottumwa.

MCAH, First Resources, Pennsylvania Place, South Central Behavioral y Milestones están preocupados por perder una opción de transporte. Le preocupa que esto afecte a las personas que no tienen su propio medio de transporte para llegar a las citas o al supermercado y que no puedan acceder a los servicios y resulte en aislamiento. Aunque la necesidad actual de transporte es menor ya que las personas se quedan en casa debido al COVID-19.

Próxima reunión. Finales de mayo/principios de junio de 2020

**Reunión del Grupo Asesor de Tránsito
Minutos
jueves, 16 de junio de 2020
2:00 pm
Reunión telefónica/web**

Participantes: Chris Kukla – RPA 15, Kim Koellner – Christian Opportunity Center, Amanda Schlotterback – Christian Opportunity Center, Jennifer Robbins – Región Sur Central de Salud del Comportamiento, Wendy Thompson – Milestones Area Agency on Aging, Angelina Tomow – Milestones – Area Agency on Aging, Jodi Renner – Centro de Salud del Condado de Keokuk..

Esta reunión se llevó a cabo por teléfono/web debido a la propagación de COVID-19 y las pautas de los CDC y el IDPH.

Los temas tratados en la reunión fueron:

- Revisión de las necesidades de transporte de pasajeros previamente identificadas y si aún eran una necesidad para las agencias.
- Discusión de las necesidades de los pasajeros no identificadas previamente.

- Impactos del COVID-19 en el transporte de pasajeros.
- Tránsito Ottumwa / Transición 10-15.
- Otros artículos de interés.

Necesidades de transporte previamente identificadas y si todavía es una necesidad según la encuesta en la reunión de marzo.

Revisión de necesidades previamente identificadas.

- Las rutas de autobús en Ottumwa son demasiado largas y necesitan ser más cortas: 4 de 11 agencias dijeron que esto todavía era una necesidad.
- El transporte debe estar disponible después de las 5:00 p. m. para el trabajo, la cena o el entretenimiento: 8 de 11 agencias dijeron que aún era una necesidad.
- El transporte debe estar disponible para llevar a las personas a casa desde el hospital después de un viaje a la sala de emergencias. 10 de 11 agencias dijeron que esto todavía era una necesidad.
- Transporte adicional desde las áreas rurales a las ciudades más grandes para citas médicas y de salud mental. 9 de 11 agencias dijeron que esto todavía era una necesidad.
- Transporte adicional a Iowa City a bajo costo. 9 de 11 agencias dijeron que esto todavía era una necesidad.
- Flexibilidad para acceder al servicio de respuesta a la demanda, acomodando viajes en el mismo día: 8 de 11 agencias dijeron que esto todavía era una necesidad.
- Transporte del centro de abuso de sustancias al hospital: 8 de 11 agencias dijeron que esto todavía era una necesidad.
- Folletos y folletos con información sobre los servicios actuales y cómo acceder: 8 de 11 agencias dijeron que esto todavía era una necesidad.

Discusión de las necesidades de transporte no identificadas previamente.

- Christian Opportunity Center habló sobre las dificultades para obtener servicio de otros proveedores de transporte en el condado de Marion. Cuando se le preguntó si este era un servicio dentro del condado o para el condado, la respuesta fue dentro del condado.
- También se discutió la necesidad de transporte después de las 5:00 p. m. en el condado de Mahaska.

Impactos del COVID-19 en el transporte de pasajeros

- Impactos en el Transporte Público:
 - El número de pasajeros ha disminuido significativamente, lo que ha resultado en una disminución de los ingresos y despidos.
 - Los fondos de la ley CARES han ayudado a compensar la pérdida de ingresos, utilizados para los costos operativos. Permitted que 10-15 devolvieran la llamada a muchos conductores.
 - Las operaciones se han mantenido igual.
- Medidas de respuesta tomadas por el transporte público:
 - Suministro de mascarillas, guantes, hand sanitizer y spray desinfectante a vehículos.
 - El conductor usará una máscara si se solicita y hay máscaras disponibles para los pasajeros.
 - Los vehículos se limpian con más frecuencia.
 - 25 vehículos tienen barreras entre conductores y pasajeros.
- Impactos en las agencias de salud y servicios humanos/respuesta:

- Christian Opportunity Center está limitando la exposición del personal y los clientes a la comunidad, el programa diurno no realiza viajes a Walmart y mantiene el programa en las instalaciones.
- Cuando usan vehículos propios , están sujetos a más limpieza, todos los clientes del personal usan máscaras y están sujetos a controles de temperatura, use el distanciamiento social.
- Hitos utiliza 10-15.

Tránsito Ottumwa / Transición 10-15

- El transporte público en Ottumwa hizo la transición a 10-15 del 30 de junio al 1 de julio .
- No ha habido cambios en las horas de operación o rutas.
- Las tarifas en la ciudad se han reducido en \$0.50 por viaje; Pases de 3 días por \$1.00, pases mensuales por \$5.00.
- Los vehículos en Ottumwa se volverán a etiquetar a fines de julio como Ottumwa Rides.
- Preguntas sobre la transición:
 - South Central Behavioral Health preguntó sobre los pases de autobús que tenía de Ottumwa Transit si aún eran válidos y sobre el contrato/acuerdo que tenía con Ottumwa Transit. Respondió que los pases probablemente todavía eran válidos, pero sugirió consultar con 10-15 también para verificar el contrato/acuerdo.

Otras preguntas

no habia mas preguntas

Próxima reunión. Invierno 2020/2021

Reunión del Grupo Asesor de Tránsito

Minutos

jueves, 18 de febrero de 2021

2:00 pm

Reunión telefónica/web

Participantes: Chris Kukla – RPA 15, Cindy Kurtz-Hopkins – First Resources, Kim Koellner – Christian Opportunity Center, Ray Chambers – Asuntos de veteranos del condado de Jefferson, Terry Bradley - Asuntos de veteranos del condado de Wapello, Tami Gilliland – Servicios comunitarios del condado de

Keokuk, Lindee Thomas – Van Buren Co Public Health, Kathy Saltzgaver – Van Buren Co VA/GA, Keith Blair – Keokuk Co Veterans Affairs, Ona Miller-Robertson – American Home Finding

Esta reunión se llevó a cabo por teléfono/web debido a la propagación de COVID-19 y las pautas de los CDC y el IDPH.

tema de la reunión fue cómo COVID-19 estaba afectando los viajes, si la demanda era menor, igual o mayor. Discutido cinco tipos de viajes:

- Viajes a citas médicas y de salud mental en el sureste de Iowa.
- Viajes a citas médicas o de salud mental en Des Moines o Iowa City.
- Viajes de un centro de abuso de sustancias a un hospital.
- Viajes para compras, como Walmart, Hy-Vee o similares.
- Viajes de recreación como a un parque u otra oportunidad similar.

Viajes de salud médica y mental en el sureste de Iowa. En general, los viajes para citas médicas habían disminuido al comienzo de COVID en la primavera de 2020 debido a que las clínicas cancelaron o pospusieron las citas. El número de viajes se debe a que los números de COVID son más bajos y la vacuna está disponible.

- First Resources está experimentando menos demanda.
- Christian Opportunity Center, Jefferson Co VA, Van Buren Co Public Health y American Home Finding están viendo más demanda, pero la demanda se ha satisfecho. Christian Opportunity recibe servicio de 10-15 y HIRTA, y American Home Finding de 10-15. 10-15 ha estado proporcionando transporte cada vez mayor para los veteranos.
- La demanda de Keokuk Co Comm Services, Van Buren Co Public Health y Keokuk Co VA sigue siendo la misma.
- La demanda de Van Buren Co VA/GA ha aumentado, pero se ha satisfecho el aumento.
- American Home Finding está viendo más demanda y tiene dificultades para satisfacer el aumento.

Viajes por salud médica y mental en Des Moines o Iowa City. Al igual que antes, las citas médicas no esenciales se redujeron en 2020 y el COVID disminuyó la cantidad de viajes. Esta disminución repentina en la demanda y la reducción de los ingresos resultó en el despido de conductores, 10-15 pudo traer de vuelta a algunos de los conductores con los fondos de la ley CARES, pero aún necesita conductores adicionales para satisfacer la creciente demanda.

- First Resources está experimentando menos demanda.
- Christian Opportunity Center, Keokuk Comm Services, Van Buren Co Public Health, Keokuk Co VA están experimentando el mismo nivel de demanda.
- Van Buren Co VA/GA está experimentando una mayor demanda, pero se ha satisfecho el aumento.
- American Home Finding está viendo más demanda y tiene dificultades para satisfacer el aumento. Un problema es que a veces 10-15 pueden no tener un vehículo/conductor disponible en ciertos momentos/días, especialmente para viajes más largos fuera de la ciudad/condado. 10-15 buscando más vehículos/conductores para satisfacer la necesidad.

Viajes de un centro de abuso de sustancias a un hospital.

- La demanda es menor para First Resources.
- La demanda es la misma para Christian Opportunity Center, Keokuk Comm Services, Van Buren Co Public Health, Keokuk Co Veteran Affairs.
- Para American Home Finding, la demanda ha aumentado y está teniendo dificultades para satisfacer el aumento.

Viajes de compras, como a Walmart o Hy-Vee.

- La demanda es la misma para First Resources, Keokuk Comm Services, Van Buren Co Public Health.
- La demanda es mayor, pero la mayor necesidad satisfecha para Jefferson Co VA, Van Buren Co VA/GA.
- American Home Finding está viendo una mayor demanda y tiene dificultades para satisfacer la necesidad.

Viajes de recreación como un parque. En general , muchas organizaciones detuvieron o limitaron los viajes de los clientes cuando comenzó COVID, poniendo fin a los viajes a talleres o recreación. En cambio, las organizaciones comenzaron a brindar oportunidades internamente. Algunas organizaciones están comenzando a proporcionar esos viajes nuevamente.

- Los primeros recursos, Van Buren Co Public Health y Keokuk Co VA tienen menos demanda.
- Christian Opportunity Center, Keokuk Co Comm Services están viendo el mismo nivel.
- Van Buren Co VA/GA y American Home Finding han visto un aumento en la demanda, pero la demanda se ha satisfecho.

Próxima reunión. Mayo/Junio 2021

**Reunión del Grupo Asesor de Tránsito
Minutos
jueves, 17 de junio de 2021
2:00 pm
Reunión telefónica/web**

Participantes: Chris Kukla – RPA 15, Jay Allison – 10-15 Transit, Kim Koellner – Christian Opportunity Center, Ray Chambers – Asuntos de veteranos del condado de Jefferson, Terry Bradley - Asuntos de veteranos del condado de Wapello, Lindee Thomas – Salud pública del condado de Van Buren, Keith Blair – Asuntos de Veteranos del Condado de Keokuk, Jodi Renner – Centro de Salud del Condado de Keokuk, Wendy Thompson - Agencia del Área de Hitos sobre el Envejecimiento

Esta reunión se llevó a cabo por teléfono/web debido a la propagación de COVID-19 y las pautas de los CDC.

El tema de la reunión fue el transporte de veteranos.

- Se identificó la necesidad de transporte de bajo costo o sin costo para servicios médicos.
- 10-15 comenzó a brindar transporte sin costo a los veteranos en 2020 y experimentó una mayor demanda en 2021.
- Necesidad de conductores adicionales, financiación para sostener.

10-15 Transporte en tránsito para veteranos.

- Viajes sin costo a cualquier lugar 10-15 brinda servicio. Destinos dentro de la región o fuera como Des Moines, Iowa City.
- Las oficinas de veteranos de Wapello y Keokuk Co usan 10-15 exclusivamente, Van Buren se refiere a eso más.
- Las organizaciones de VA del condado prefieren usar el servicio de 10-15 en lugar de mantener sus propios vehículos y voluntarios.
- 10-15 necesitarán conductores adicionales si la demanda continúa regresando y si crece la demanda de transporte para veteranos. Está buscando contratar conductores adicionales en varios condados.
- 10-15 dice que ha proporcionado \$26,000 en viajes gratis a veteranos desde enero hasta abril. Necesita fondos para ayudar a continuar el servicio.
 - 10-15 considerando la recaudación de fondos.
 - Se le preguntó si las organizaciones VA del condado podrían brindar apoyo. Las organizaciones dijeron que volverían.
 - Pregunte a las organizaciones de United Way del área.

Próxima reunión. Invierno 2021/2022

Reunión del Grupo Asesor de Tránsito
Minutos
jueves, 21 de abril de 2022
10:00 a.m
Reunión telefónica/web

Asuntos de Veteranos del Condado de Jefferson , Lindee Thomas – Salud Pública del Condado de Van Buren, Heather Maize - Agencia del Área de Hitos sobre el Envejecimiento, Miranda Tucker – Región Sur Central de Salud del Comportamiento, Michella Friesen – United Way of Mahaska Condado, Clay Courtney - AHFA

¿La necesidad de transporte durante los últimos 6 meses ha permanecido igual, aumentado o disminuido?

- Miranda (SCBHR) Org atiende a Appanoose, Davis, Wapello, Mahaska Co. La demanda se mantuvo igual. Necesita transporte desde el hogar hasta la unidad de crisis y viceversa. El tiempo de estos viajes es esporádico, no se puede predecir.
- La necesidad de Ray (Jefferson Co) aumentó a medida que el transporte DAV desde Ottumwa ya no se dirigía a Iowa City, se detuvo el invierno 21/22.
- Heather (Hitos) org sirve a 17 condados, incluidos todos los de RPA. Ha aumentado la demanda de servicios médicos (salud ocupacional o fisioterapia), salud en el hogar y para hacer mandados. La demanda de viajes es durante el día, toda la semana.
- Clay (AHFA) Org Six Foster Grandparent Volunteers utiliza la ruta fija y el paratransito en Ottumwa, la demanda se ha mantenido igual.

¿Adónde quieren ir los clientes/usuarios del transporte? ¿Local/DM/IC? ¿Médico, compras, entretenimiento?

- Ray (Jefferson Co) de Jefferson Co a la clínica Ottumwa y a Iowa City para citas médicas. Algunos viajes también pueden ser para ir de compras.
- Lindee (Van Buren Co) desde Van Buren Co es local alrededor de Keosauqua, a Iowa City VA, a Ottumwa VA, para atención médica y algunos viajes de compras. Viajes diarios entre semana.
- Los usos de Michella (United Way Mahaska Co) de la ruta fija en Oskaloosa (Oskaloosa Rides) van al hospital/médico, tienda de comestibles o Walmart. La ruta se ejecuta MWF 9-5, más tarde en la noche hasta las 6:00 p. m. sería beneficioso para ayudar a las personas a llegar a casa del trabajo.
- de Clay (AHFA) usan el transporte público para ir a las áreas de voluntarios: escuelas, YMCA, oficina de WIC, refugio para jóvenes de AHFA.

¿Se están cumpliendo la mayoría de los viajes solicitados? ¿Se han satisfecho la mayoría de las necesidades de los clientes ?

- Miranda (SCHBR) Si bien siempre habrá alguna necesidad insatisfecha, la mayor parte de la demanda se está cumpliendo y la mayor parte para 10-15. Cuando 10-15 no pueden transportarse, como desde el hospital, SCHBR utilizará el Transporte de la Comisión contra el Crimen del Sur de Iowa.
- Heather (Milestones) si bien la mayoría de los viajes se pueden cumplir, 10-15 es bueno para brindar servicio, hay brechas en el área de servicio de Milestones. No hay suficientes

proveedores de transporte, taxis limitados, no hay uber/ lyft . Si estos servicios están disponibles , es posible que no puedan transportar personas con movilidad reducida. También más costoso. RSVP, que proporciona conductores y vehículos voluntarios, es una opción pero limitada.

¿Algún tipo de viaje que tenga dificultades para realizar o encontrar transporte?

- de Lindee (Van Buren Co) con menos de 24 horas de antelación .
- Michella (United Way Mahaska Co) En los días en que Oskaloosa Rides no funciona, las personas deben llamar al 10-15 y usar la respuesta a la demanda, usar un taxi o no hacer el viaje. Community of University Park no está en la ruta del autobús y los residentes tienen que caminar 10 minutos para acceder.
- Clay (AHFA) Ninguno de los voluntarios conduce, por lo que tener acceso al transporte público permite a las personas mantener la movilidad. Uno ha expresado su frustración porque el transporte no está disponible más tarde en el día "tarde/noche". El transporte público no está disponible los fines de semana y es complicado para estas personas si no tienen transporte alineado a través de otros medios.

Comentarios generales.

- Miranda (SCHBR) Buena relación con 10-15.
- Usuarios de Ray (Jefferson Co) satisfechos con el servicio.
- Lindee (Van Buren Co) 10-15 un buen activo.
- Michella (United Way of Mahaska Co) sin el autobús, la gente no podría ir a ningún lugar.

Próxima reunión. 16^{de} junio de 2022

Reunión del Grupo Asesor de Tránsito
Minutos
jueves, 16 de junio de 2022
10:00 a.m
Reunión telefónica/web

Participantes: Chris Kukla - RPA 15, Jay Allison - 10-15, Ray Chambers - Asuntos de veteranos del condado de Jefferson, Rachel Fisher - Asuntos de veteranos del condado de Wapello, Heather Maize - Agencia sobre el envejecimiento del área de hitos, Miranda Tucker - Región de salud conductual central sur,

Envejecimiento Transporte

- Jay (10-15) el transporte envejecido se rediseñó este año, los condados/áreas de años anteriores se habían asignado bloques de tiempo ahora es flexible. En coordinación con Milestones, la organización acepta y revisa las solicitudes de servicio. Milestones también ayuda con la financiación.
- Heather (Hitos) La demanda ha aumentado este año, la gente la usa para servicios médicos y de compras, como HyVee y Walmart.
- La demanda de servicio de Jay (10-15) ha sido superior a 10-15 e Milestones anticipados y presupuestados. 10-15 continúa brindando servicio y trabajará con Milestones en un presupuesto revisado para el próximo año.
- Dentro de la región RPA 15, el número de pasajeros mayores casi se duplicó en el último año, 917 pasajeros en mayo de 2022 en comparación con 487 en mayo de 2021.

Aging Transportation in RPA 15		
	May-22	May-21
Jefferson	329	171
Keokuk	54	6
Mahaska	92	80
Van Buren	72	62
Wapello	370	168
Total	917	487
<i>Passengers per month</i>		

Transporte de veteranos

- Jay (10-15) ha estado brindando más transporte para los veteranos este año y los condados decidieron usar 10-15 en lugar de brindar el servicio por su cuenta.
- Ray (Jefferson Co) DAV dejó de brindar servicio a principios de año,
- El servicio 10-15 de Rachel (Wapello Co) es muy utilizado por los veteranos para llegar a las citas médicas, estuvo de acuerdo Ray (Jefferson Co).

- Jay (10-15) 10-15 La junta pidió un informe mensual sobre los pasajeros y la cantidad de gastos de tránsito en el transporte de veteranos.

Veteran Transportation in RPA 15		
	Riders	Amount Spent
Jefferson	16	\$3,456.97
Keokuk	14	\$1,490.70
Mahaska	7	\$1,782.80
Van Buren	8	\$5,310.20
Wapello	96	\$13,191.50
Total	141	\$25,232.17
<i>Numbers and amount are for 2022 through June</i>		

Próxima reunión. Otoño 2022

Reunión del Grupo Asesor de Tránsito

Minutos

jueves, 14 de diciembre de 2022

10:00 a.m

Reunión telefónica/web

Participantes: Chris Kukla - RPA 15, Cindy Kurtz-Hopkins - First Resources, Rachel Fisher - Asuntos de veteranos del condado de Wapello, Heather Maize - Milestones Area Agency on Aging, Miranda Tucker - South Central Behavior Health Region, Michella Friesen - Mahaska Co United Way, Kathy Saltzgaver – Asuntos de Veteranos del Condado de Van Buren

El CTC comenzó a discutir el servicio de transporte de pasajeros y las necesidades en general.

- El servicio de Michella (United Way Mahaska Co) en Oskaloosa es bueno, la gente está contenta con los juegos de Oskaloosa y les gustaría que el servicio se extendiera más tarde hasta las 6 o las 7 de la tarde.
- Kathy (Asuntos de Veteranos del Condado de Van Buren) comentarios positivos sobre 10-15 servicios fáciles de usar para los clientes.
- de Miranda (Región Sur Central de Salud del Comportamiento) hace un buen trabajo cuando las agencias/personas llaman para pedir transporte. Las pocas veces que el tránsito no puede proporcionar viajes para un cliente a casa desde el médico o el hospital, hay otras opciones.
- El consenso entre los TAG fue que los servicios de transporte de pasajeros han ido mejorando, más personas pueden salir y asistir a citas, a la tienda, a ver a la familia.

Luego, el TAG discutió el transporte de Veteranos y Hitos, ya que estos servicios han aumentado el número de pasajeros.

- el nuevo servicio de transporte para veteranos y el servicio de hitos está recibiendo una gran demanda, un alto uso, 10-15 está viendo más viajes que los fondos asignados a estos por los condados, Milestones. *Nota: Anteriormente, cada condado tenía un bloque de tiempo asignado, ahora los clientes de Milestones pueden llamar para solicitar viajes durante cualquier período de 10 a 15 horas.* Este cambio ha hecho que el servicio sea más flexible y haya aumentado el número de pasajeros.
- El grupo discutido podría ser proporcionado por los condados, Hitos. Milestones aumentó la financiación el año pasado, se desconoce si la agencia podrá volver a hacerlo este año.

El GAT también discutió el suministro de información a los usuarios sobre los servicios. El grupo consideró que mucha información estaba en los sitios web y también estaba disponible en folletos, lo cual es bueno.

- El tránsito de Cindy (First Resources) es un salvavidas para aquellos que no tienen otras opciones, sin embargo, es posible que no todos estén al tanto de los servicios de tránsito, la publicidad sugerida en la radio y/o la televisión.

Próxima reunión. marzo o abril 2023

Reunión del Grupo Asesor de Tránsito
Minutos
jueves, 23 de marzo de 2022
10:00 a.m
Reunión telefónica/web

Participantes: Chris Kukla – RPA 15, Jay Allison – 10-15 Transit, Kim Koellner – Christian Opportunity Center, Lindee Thomas – Van Buren Co Public Health, Miranda Tucker – South Central Behavior Health Region, Michella Friesen – Mahaska Co United Way

Revisión del proyecto de Plan de Transporte de Viajeros.

- Chris (RPA 15) proporcionó una descripción general del borrador del documento PTP, explicó los requisitos y el contenido del documento.
- Se le preguntó si había algún comentario sobre el borrador del plan por parte de los presentes. No había recibido ningún comentario de los miembros del TAG, organizaciones antes de la reunión.
- El borrador del plan de Jay (10-15 Transit), Michella (Mahaska Co United Way) proporcionó una buena descripción general de las condiciones, los servicios y las necesidades existentes.
- Chris discutió los comentarios recibidos de Iowa DOT: incluidos los impactos de COVID, cantidad de pasajeros de ruta fija
 - El grupo discutió los impactos de la pandemia de COVID en el transporte de pasajeros.
 - Kim (Centro de Oportunidades Cristianas) al inicio de la pandemia había menos demanda de transporte a servicios y citas médicas ya que los lugares tomaron precauciones Clínicas cancelaron y pospusieron citas. Después de 8 a 12 meses, la demanda volvió, las personas necesitaban ir a las citas, pero gran parte de esta demanda se cumplió.
 - La demanda de Miranda (SCBHR) aumentó por abuso de sustancias durante el período en que las oficinas estaban cerradas en los primeros meses de cuarentena.
 - El número de pasajeros de Jay disminuyó como resultado de COVID, 10-15 tuvieron que dejar 30 empleados durante la primera parte de la pandemia. 10-15 pudo volver a contratar a todos los empleados despedidos debido al regreso de los fondos de ayuda de COVID y el número de pasajeros.
 - El grupo discutió el número de pasajeros de ruta fija.
 - discutió los números de Oskaloosa Rides, señalando cómo los números generalmente se han mantenido entre 4 y 5k.
 - Michella Oskaloosa Rides es muy apreciada, la gente está contenta con el servicio. Hay demanda para extender el servicio más allá de las 5 p. m. a las 6 o 7 p. m. para las personas que trabajan hasta altas horas de la noche o para ir a la tienda después del trabajo.

- fijas de Miranda en Ottumwa y Oskaloosa son importantes para ayudar a aquellos que no tienen otras opciones a llegar a trabajos, tiendas, citas y deben recibir apoyo.
- el grupo discutió los números de Ottumwa Rides, disminuyendo con la pandemia y el cambio de Ottumwa a 10-15.

El TAG apoyó la aprobación del PTP por parte de la RPA con cambios en el documento para abordar los comentarios del DOT de Iowa.

Próxima reunión. octubre 2023