

Tránsito público coordinado actualizado
Plan de transporte de servicios humanos
Para el condado de Mahoning, Ohio y Mercer
Condado de Pensilvania
REPORTE FINAL

Estrategias y soluciones
Para mejorar la prestación de servicios de transporte
Para personas mayores, personas con discapacidades y bajos ingresos
Familias y Veteranos

Preparado para el
Autoridad de tránsito de la reserva occidental
Consejo Regional de Gobiernos de Eastgate
Servicio de transporte de Shenango Valley
Tránsito comunitario del condado de Mercer
Comisión de Planificación Regional del Condado de Mercer
Consejo de Gobiernos del Condado de Mercer en Pennsylvania

Preparado por

Akron, Ohio

Noviembre de 2016

TABLA DE CONTENIDO

I. Actualización del plan de coordinación del transporte	1
II Sirviendo a clientes con necesidades de movilidad	5 5
Problemas críticos de movilidad	
Poblaciones objetivo con necesidades de movilidad	
Distribución geográfica de poblaciones objetivo	
Destinos típicos para poblaciones objetivo	
III. Servicios de transporte	27
Servicios de transporte público	
Agencia de Servicios Humanos y Servicios de Transporte Privado	
Cambios en el panorama de los servicios de transporte	
IV. Resumen de necesidades no cubiertas y brechas y superposiciones en	
Servicios de transporte	59
Necesidades insatisfechas y lagunas y superposiciones en el condado de Mahoning	
Necesidades insatisfechas y lagunas y superposiciones en el condado de Mercer	
V. Coordinación de servicios de transporte	85
Desarrollando una Familia de Servicios de Transporte	
¿Qué es la coordinación de transporte?	
Los beneficios de la coordinación del transporte	
VI. Estrategias y soluciones para coordinar servicios de transporte	95
Gestión de la movilidad	
Gestión de movilidad colaborativa y planificación de viajes	
Estrategias y soluciones de coordinación de transporte	
Estrategias de primer orden	
Estrategias de segundo orden	
VII. Evaluación de estrategias estratégicas y soluciones	111
Evaluación - Estrategias de primer orden	
Evaluación - Estrategias de segundo orden	
VIII Plan de transporte coordinado -	
Estrategias, acciones y prioridades recomendadas	118
Estrategias recomendadas	
Acciones recomendadas para la implementación	
Prioridades de implementación para la financiación	

Lista de tablas y figuras

MESAS

Tabla 1 - Características demográficas clave de la población	9 9
Tabla 2 - Características sociodemográficas superpuestas	10
Tabla 3 - Población dentro y fuera de la Autoridad de Tránsito de la Reserva Occidental y Áreas de servicio de traslado de Shenango Valley	12
Tabla 4 - Características operativas y financieras - Western Reserve Transit Authority	31
Tabla 5 - Características operativas y financieras - Shenango Valley Shuttle Servicio / Mercer County Community Transit	34
Tabla 6 - Características operativas - Junta de tránsito del condado de Trumbull	35
Tabla 7 - Resultados de la coordinación de servicios de transporte	92

Figuras

Figura 1 - Área de estudio - Condado de Mahoning OH y Condado de Mercer PA	3
Figura 2 - Distribución geográfica de personas mayores	13
Figura 3 - Distribución geográfica de personas con discapacidad	14
Figura 4 - Distribución geográfica de personas con bajos ingresos	15

Figura 5 - Distribución geográfica de veteranos	dieciséis
Figura 6 - Distribución geográfica de las poblaciones objetivo combinadas	17
Figura 7 - Distribución geográfica de los principales empleadores	19
Figura 8a - Distribución geográfica de trabajadores por lugar de trabajo en el condado de Mahoning	20
Figura 8b - Distribución geográfica de trabajadores por lugar de trabajo en el condado de Mercer	21
Figura 9 - Distribución geográfica de las principales instalaciones de atención médica	22
Figura 10 - Distribución geográfica de los principales centros minoristas	23
Figura 11 - Distribución geográfica de moteles y hoteles	25
Figura 12 - Distribución geográfica de hogares de ancianos	26
Figura 13a - Área de servicio de la Autoridad de tránsito de la reserva occidental	28
Figura 13b - Área de servicio de ruta fija - Autoridad de tránsito de Western Reserve	29
Figura 13c - Rutas fijas y bucles suburbanos - Autoridad de tránsito de Western Reserve	30

Página 5

Figura 14a - Servicio de transporte de Shenango Valley / Comunidad del condado de Mercer Área de servicio de tránsito	32
Figura 14b - Rutas fijas del servicio de transporte Shenango Valley	33
Figura 15 - Características demográficas seleccionadas - Condado de Trumbull	36
Figura 16 - Total de trabajadores por ubicación de destino	37
Figura 17 - Un concepto de familia de servicios de transporte	87
Figura 18 - La clave para la coordinación del transporte	88
Figura 19 - Un concepto de gestión de movilidad	96
Figura 20 - Triángulos de gestión de movilidad	99
Figura 21 - Enfoque de las estrategias y soluciones de transporte	100
Figura 20 - Organigrama conceptual - Gestión de la movilidad Entrega del servicio de transporte - Western Reserve Transit Authority	129 129

yo

Actualización del transporte público coordinado Plan de transporte de servicios humanos

Áreas metropolitanas en todo el país, bajo requerimiento del Departamento de La Administración Federal de Tránsito de Transporte, ha desarrollado planes para coordinar servicios de transporte ofrecidos con fondos de programas federales en todos los departamentos y agencias. El plan original, *Tránsito público coordinado - Plan de transporte de servicios humanos para Los condados de Mahoning y Trumbull, Ohio y el condado de Mercer, Pennsylvania*, se completaron en 2008

Este plan original fue requerido para los sistemas de transporte público en el Youngstown OH-PA Urbanized Área, según lo definido por el Censo 2010. Es dentro de esta área que la financiación federal de la Federal La Administración de Tránsito se asigna a la Autoridad de Tránsito de la Reserva Occidental, Trumbull La Junta de Tránsito del Condado, a través de la Ciudad de Warren, OH, y el Servicio de Transporte Shenango Valley, a través de la ciudad de Sharon PA.

Este informe presenta el *transporte público coordinado actualizado: transporte de servicios humanos Plan para el condado de Mahoning, Ohio y el condado de Mercer, Pennsylvania*. El enfoque de la planificación ha estado en la movilidad de transporte de cuatro grupos objetivo: 1) personas mayores, 2) personas con discapacidades, 3) personas de familias de bajos ingresos y 4) veteranos. El plan actualizado recomienda estrategias que mejoren la movilidad de los viajes al hacer un mejor uso de los programas federales para satisfacer las necesidades de estas poblaciones objetivo. La Figura 1 muestra el Youngstown OH-PA Área urbanizada, destacando el área urbanizada que cae en el condado de Mahoning OH y Mercer Condado de PA.

Este informe presenta la actualización del plan de coordinación de servicios de transporte para Mahoning Condado de Ohio y Condado de Mercer en Pensilvania. Las agencias cooperantes son Eastgate Consejo Regional de Gobiernos, Western Reserve Transit Authority, Mercer County Council of Gobiernos, Comisión de Planificación Regional del Condado de Mercer y Shenango Valley Shuttle Servicio. La Junta de Tránsito del Condado de Trumbull ha elegido completar una actualización de su parte de El plan original por separado. (ver Figura 1). La Junta de Tránsito del Condado de Trumbull ha elegido preparar su propio plan de coordinación actualizado. La figura 1 muestra el condado de Trumbull sombreado.

Con la aprobación de la reciente legislación federal que autoriza el transporte, Fixing America's Ley de Transporte de Superficie (FAST) en diciembre de 2015, un programa de financiación administrado por el La Administración Federal de Tránsito requiere el desarrollo y la actualización de este Público Coordinado Plan de transporte de servicios humanos de tránsito. Proyectos seleccionados para financiamiento bajo el Federal La Administración de Tránsito, Sección 5310, debe incluirse en este plan.

El 5310 Programa de la Sección TLC - Mejora de la movilidad para personas mayores y personas con Discapacidades es un programa diseñado e implementado para satisfacer las necesidades especiales de las personas mayores y Personas con discapacidad. El programa de la Sección 5310 está destinado a mejorar la movilidad para personas de la tercera edad y personas con discapacidades al proporcionar fondos para programas para atender las necesidades especiales de poblaciones dependientes del tránsito más allá de los servicios tradicionales de transporte público y Servicios complementarios de paratransito de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA).

El programa fue promulgado en su forma actual en la legislación de autorización federal, Moving Ahead para el Progreso de la 21st Century (MAP-21) y ampliado en la siguiente legislación, Reparación Transporte de superficie de Estados Unidos (FAST). El programa 5310 amplió el programa al consolidando el Programa New Freedom y el Programa para personas mayores y discapacitadas. Operando ahora hay asistencia disponible bajo este programa.

Los beneficiarios elegibles incluyen autoridades del gobierno local, organizaciones privadas sin fines de lucro o operadores de transporte público que reciben una subvención indirectamente a través de un destinatario.

La Western Reserve Transit Authority es el destinatario designado para el Condado de Mahoning; el La Junta de Tránsito del Condado de Trumbull es el destinatario designado para el Condado de Trumbull; Condado de Mercer es elegible a través del Departamento de Transporte de Pennsylvania.

Las actividades elegibles incluyen:

- Al menos el 55% de los fondos del programa debe utilizarse en proyectos de capital que son:
 - ✓ Proyectos de transporte público planificados, diseñados y ejecutados para cumplir con necesidades especiales de personas mayores y personas con discapacidad cuando público el transporte es insuficiente, inapropiado o no está disponible.
- El 45% restante puede usarse para:
 - ✓ Proyectos de transporte público que exceden los requisitos de la ADA,
 - ✓ Proyectos de transporte público que mejoran el acceso al servicio de ruta fija y disminuir la dependencia de las personas con discapacidad en paratransito complementario,
 - ✓ Alternativas al transporte público que ayudan a personas mayores y personas con discapacidades

Otros programas de la Administración Federal de Tránsito no requieren un plan para coordinar servicios de transporte como base para la elegibilidad de financiación. Los requisitos relacionados con el TLC El Programa de la Sección 5310 se discute más adelante en el informe.

Este requisito de planificación de coordinación federal ofrece la oportunidad de tomar un nuevo y profundo y una visión creativa de cómo se ofrecen los servicios de transporte para satisfacer las necesidades de viaje.

Para aprovechar los fondos del programa de la Sección 5310, se requieren áreas metropolitanas para mantener un *plan de transporte público coordinado actualizado de transporte público y servicios humanos* . Los proyectos que reciben fondos a través de este programa deben ser consistentes con las estrategias y prioridades en el plan. El desarrollo de un plan actualizado requiere alcance comunitario y participación de las poblaciones objetivo, agencias y defensores que los atienden y proveedores de transporte y servicios humanos financiados por otros programas federales.

El plan de coordinación actualizado aborda los siguientes elementos:

- Una evaluación de los servicios de transporte disponibles, las necesidades de transporte no satisfechas y brechas en los servicios de transporte disponibles para las poblaciones objetivo
- Estrategias y actividades para abordar lagunas y superposiciones en los servicios de transporte.
- Prioridades para la implementación basadas en recursos, tiempo y factibilidad para la implementación las estrategias y actividades específicas

3

El alcance comunitario, la colaboración y la creación de consenso han sido importantes para garantizar que el plan de coordinación actualizado responde a las necesidades de la comunidad y es coherente con el recursos disponibles.

Este plan actualizado ha sido desarrollado de manera cooperativa por los sistemas de transporte público que trabajan con agencias regionales de planificación del transporte y representantes de entidades públicas, sin fines de lucro y privadas. proveedores de transporte, agencias de servicios humanos y personas mayores, personas con discapacidad, personas con bajos ingresos y veteranos. Este informe presenta estrategias y soluciones recomendadas. Acciones y prioridades para la coordinación de los servicios de transporte prestados por el público. transporte, agencias de servicios humanos y proveedores privados de transporte.

Como agencias líderes para la planificación del transporte en la región y como agencias líderes en sus condados respectivos para servicios de transporte público, Consejo Regional de Eastgate de Gobiernos, Western Reserve Transit Authority, Consejo de Gobiernos del Condado de Mercer, La Comisión de Planificación Regional del Condado de Mercer y el Servicio de Transporte Shenango Valley tienen clave responsabilidad por la implementación de las estrategias y soluciones propuestas, acciones recomendadas y prioridades en este plan.

El informe está organizado de la siguiente manera:

- Capítulo 1 - Actualización del plan de coordinación
- Capítulo II - Servicios de transporte

- Capítulo III - Servicio a clientes con necesidades de movilidad
- Capítulo IV - Necesidades insatisfechas, brechas y superposiciones en los servicios de transporte
- Capítulo V - Coordinación de servicios de transporte
- Capítulo VI - Estrategias para coordinar los servicios de transporte
- Capítulo VII - Evaluación de estrategias
- Capítulo VIII - Estrategias y soluciones recomendadas de coordinación del transporte

II

Sirviendo a clientes con necesidades de movilidad

Personas mayores, personas con discapacidades, familias con bajos ingresos, hogares sin vehículos y los veteranos representan segmentos de la población cuyos miembros generalmente no pueden cumplir con sus necesidades de movilidad a través de la propiedad y / o acceso a un vehículo de motor privado. Por consiguiente, Las comunidades, de una forma u otra, organizan y prestan servicios de transporte para que pueden viajar para satisfacer sus necesidades: trabajo, educación, compras, servicios de salud, humanos programas de servicio, personal y otras necesidades.

Problemas críticos de movilidad

Se ha identificado que varios grupos clave de personas tienen necesidades especiales de transporte; ellos a veces se les conoce colectivamente como "el transporte en desventaja".

los que tienen necesidades especiales de transporte se consideran

- personas mayores
- Personas con discapacidad.
- Familias de escasos recursos
- Hogares sin vehículo automotor
- veteranos

Las personas mayores pueden experimentar una serie de problemas clave de transporte:

- Pueden haber conducido durante muchos años, pero pueden verse obligados a limitar o dejar de conducir debido a cambios en las capacidades físicas o mentales, medicamentos u otros problemas.
- Puede que nunca hayan conducido pero que hayan dependido de otros para sus viajes; estas otras personas pueden haberse mudado, morir o no estar disponibles.
- Pueden estar viviendo con ingresos fijos que hacen que viajar sea menos accesible.
- Sus problemas físicos o mentales pueden crear la necesidad de un compañero de viaje para la mayor parte de sus viajes

- Si no pueden satisfacer sus necesidades básicas de viaje, pueden verse obligados a mudarse de su residencia actual en una instalación que ofrece más atención.

Las personas con discapacidad pueden experimentar una serie de problemas clave de transporte:

- Puede que les resulte difícil conducir o utilizar el transporte público.
- El tipo de transporte que necesitan puede ser extremadamente limitado o casi no existente.
- Sus problemas de transporte pueden dificultar el mantenimiento de un empleo viable, que a su vez puede conducir a problemas de ingresos limitados y problemas de asequibilidad.

5 5

Las familias de bajos ingresos y los hogares sin un vehículo motorizado pueden experimentar una serie de problemas de transporte:

- Es posible que no puedan permitirse viajar tan a menudo, tan lejos o en los momentos deseados.
- Sus problemas de transporte pueden dificultar el mantenimiento de un empleo viable, que puede obstaculizar sus oportunidades para mejorar su situación y puede perpetuar el problemas de limitaciones de ingresos o pobreza.
- Pueden verse obligados a depender de autos menos confiables, lo que puede dificultar su asistencia laboral.
- Pueden verse obligados a depender de medios de transporte menos deseables que podrían conducir a problemas de exceso de tiempos de viaje y mayor riesgo de seguridad personal.

Los veteranos y las familias militares pueden experimentar una serie de problemas clave de transporte:

- Los veteranos militares mayores comparten problemas de transporte con personas mayores y personas con discapacidades
- El acceso a los servicios médicos locales y a los servicios hospitalarios de la Administración de Veteranos es muy importante.
- Los veteranos militares más jóvenes necesitan acceso a capacitación laboral y empleos.
- La falta de vivienda entre los veteranos militares más jóvenes es particularmente aguda, con acceso a todos Los servicios son significativos. La dependencia de drogas y los antecedentes penales son especialmente significativo.

Muchos de estos problemas se superponen a los cinco grupos. Los problemas para un grupo a menudo afectan a otro. En situaciones en las que un individuo comparte las características de varios grupos, por ejemplo, ser una persona mayor con discapacidad o ser una persona de bajos ingresos con discapacidad: la Los desafíos de transporte se multiplican.

Para todos estos grupos, si no pueden proporcionar su propio transporte, es posible que no sean capaz de acceder a toda la gama de oportunidades sociales, educativas y laborales disponibles para otros. También pueden estar en clara desventaja en cuanto a protegerse en situaciones de emergencia.

Es de importancia primordial notar que la proporción de nuestra población clasificada como senior es aumentando dramáticamente. En poco tiempo, más de una de cada cinco personas en los Estados Unidos Tendrá 65 años o más. Esto creará uno de los mayores cambios demográficos jamás vistos en este país. Según algunas cuentas, la tasa de discapacidad entre nuestra población está disminuyendo. Sin embargo, un mayor crecimiento de la población conducirá a un aumento en el número de personas con discapacidades en el futuro, incluso si esas personas son una porción más pequeña de la población. Las proyecciones de población para las personas de bajos ingresos son aún más inciertas, pero ciertamente es posible que haya más personas de bajos ingresos en el futuro que ahora, incluso si la pobreza Las tasas disminuyen. Estas tendencias demográficas apoyan fuertemente inversiones adicionales en Servicios de transporte para personas con necesidades especiales de transporte.

Poblaciones objetivo con necesidades de movilidad

Según la Oficina del Censo de EE. UU., Encuesta sobre la comunidad estadounidense, en 2009-2013, el total La población del condado de Mahoning era 237, 033 y 116,059 en el condado de Mercer. Personas con Las necesidades de movilidad se han identificado mediante una revisión de los datos sociodemográficos. Tablas 1 y 2 poblaciones objetivo actuales de personas mayores, personas con discapacidad, personas con bajos ingresos y / o no hay vehículos disponibles y veteranos:

Personas mayores

La Tabla 1 muestra que hay 64,766 personas no institucionalizadas de 65 años o más de edad en el área de estudio:

- 42,935 en el condado de Mahoning, que representan el 18.1% de la población total
- 21,831 en el condado de Mercer, que representan el 18.8% de la población total

La Tabla 2 muestra indicadores importantes de la necesidad de movilidad entre las personas mayores son los siguientes características:

- Personas mayores con discapacidad.
 - ✓ 35.8% de las personas mayores en el condado de Mahoning
 - ✓ 36.7% de las personas mayores en el condado de Mercer
- Mayores con bajos ingresos (definidos como 150% del nivel de pobreza)
 - ✓ 22.3% en el condado de Mahoning
 - ✓ 17.6% en el condado de Mercer

Individuos con discapacidad

La Tabla 1 muestra que hay 50,391 personas con discapacidad en el área de estudio:

- 33,682 en el condado de Mahoning, que representan el 18.7% de la población total
- 16,709 en el condado de Mercer, que representan el 19.6% de la población total

La Tabla 1 muestra la discapacidad por edad:

- En el condado de Mahoning
 - Entre las personas de 18 a 64 años de edad, el 13.7% tiene una discapacidad
 - Entre las personas mayores de 65 años, el 35% tiene una discapacidad.
- En el condado de Mercer:
 - Entre las personas de 18 a 64 años, el 14.1% tiene una discapacidad
 - Entre las personas mayores de 65 años, el 36.7% tiene una discapacidad

Como muestra la Tabla 2, un indicador importante de la necesidad de movilidad entre las personas con discapacidad es nivel de ingresos. En el área de estudio, hay 21,646 personas con discapacidades que están en baja familias de ingresos, que representan el 6,4% de la población total con discapacidad.

- En el condado de Mahoning, 14,910 personas, o 6.5% de la población total, tienen una discapacidad y bajos ingresos.
- En el Condado de Mercer, 6,749 personas, o 6.2% de la población total, tienen una discapacidad y de bajos ingresos.

Personas con bajos ingresos y hogares sin vehículo

Como muestra la Tabla 1, hay 90,666 personas con bajos ingresos en el área de estudio:

- 64,501 en el condado de Mahoning, que representan el 28.1% de la población total
- 26,198 en el condado de Mercer, que representa el 24.0% de la población total

Además, hay 13,462 hogares sin vehículo disponible para satisfacer sus necesidades de viaje:

- 9.152 en el condado de Mahoning, que representan el 9.3% de la población total
- 4.310 en el condado de Mercer, que representa el 9.38% de la población total

Veteranos

La Tabla 1 muestra que hay 30,585 veteranos en el área de estudio:

- 19,811 en el condado de Mahoning, que representan el 10.6% de la población de 18 años o más años de edad
- 10,774 en el condado de Mercer, que representan el 11.8% de la población de 18 años o más. de edad

Mirando el estado de discapacidad de los veteranos en el Condado de Mahoning, la Tabla 2 muestra:

- 19.0% de los veteranos entre 18 y 64 años tienen una discapacidad
- 36.9% de los veteranos de 65 años o más tienen una discapacidad

Mirando el estado de discapacidad de los veteranos en el condado de Mercer, la Tabla 2 muestra:

- 20.4% de los veteranos entre 18 y 64 años tienen una discapacidad
- 37.7% de los veteranos de 65 años o más tienen una discapacidad

tabla 1
Características demográficas clave de la población
del condado de Mahoning OH y el condado de Mercer PA

Características demográficas	Mahoning Condado	Mercer Condado	Dos- Condado Total	
Población total	237,033	116,059	353,092	
Personas mayores de 18 años	42,935	21,831	64,766	
Porcentaje de la población total de 65 años y más	18,1%	18,8%	18,3%	
Población total, mayores de 18 años, estado de pobreza determinado	180,064	85,236	265,300	
Población total, 18-64, estado de pobreza determinado	139,286	64,530	203,816	
Población total, estado de pobreza determinado	319,350	149,766	469,116	
Población total mayor de 18 años con discapacidad	33,682	16,709	50,391	
Personas	Porcentaje de la población de 18 años y más con discapacidad	18,7%	19,6%	19,0%

con un Invalidez	Total, 18-64, estado de pobreza determinado, con discapacidad	19,079	9,115	28,194
	Porcentaje de 18-64 Población con discapacidad	13,7%	14,1%	13,8%
	Población total, de 65 años y más, estado de pobreza determinado	40,778	20,706	61,484
	Población total, de 65 años o más, estado de pobreza determinado, con discapacidad	14,603	7,594	22,197
	Porcentaje de 65 y más población con discapacidad	35,8%	36,7%	36,1%
Bajo Ingresos	Población total, estado de pobreza determinado	229,550	108,935	338,485
	Población total, ingresos por debajo del 150% del nivel de pobreza	64,501	26,198	90,699
	Porcentaje de la población con ingresos por debajo del nivel de pobreza	28,1%	24,0%	26,8%
No Vehículo	Unidades de vivienda ocupadas	98,201	46,187	144,388
	Unidades de vivienda ocupadas sin acceso a un vehículo	9,152	4,310	13,462
	Porcentaje de unidades de vivienda ocupadas sin acceso a un vehículo de motor	9,3%	9,3%	9,3%
Veteranos	Población civil de 18 años y más	186,623	91,421	278,044
	Población civil, 18 años y más, veterano	19,811	10,774	30,585
	Porcentaje de mayores de 18 años que son veteranos	10,6%	11,8%	11,0%
Trabajadores	Trabajadores por lugar de trabajo, Programa LEHD, segundo trimestre de 2012	98,243	47,269	145,512

Fuentes:

Oficina del Censo de los Estados Unidos Encuesta sobre la comunidad estadounidense 2009-13 Estimaciones de 5 años; Oficina del Censo de EE. UU., Solicitud OnTheMap y estadísticas de empleo de origen y destino de LEHD (comienzo del empleo trimestral, segundo trimestre de 2012)

Tabla 2
Características sociodemográficas superpuestas
Condados de Mahoning y Mercer

	Mahoning Condado	Mercer Condado	Dos Condado Total
Población total	237,033	116,059	353,092
Población civil no institucionalizada total de 65 años y más (Ancianos)	40,778	20,706	61,484
Ancianos con discapacidad solamente	14,603	7,594	22,197
<i>Porcentaje de ancianos con discapacidad</i>	<i>35,8%</i>	<i>36,7%</i>	<i>36,1%</i>
Ancianos que el estado de pobreza ha sido determinado	40,778	20,706	61,484
<i>Ancianos con bajos ingresos solamente</i>	<i>9,108</i>	<i>3,649</i>	<i>12,757</i>
<i>Porcentaje de ancianos con bajos ingresos.</i>	<i>22,3%</i>	<i>17,6%</i>	<i>20,7%</i>
Población civil no institucionalizada para quien se determina el estado de pobreza	229,379	108,854	338,233
Personas con discapacidad solamente	36,416	17,952	54,368
<i>Porcentaje de la población total con discapacidad</i>	<i>15,9%</i>	<i>16,5%</i>	<i>16,1%</i>
<i>Personas con discapacidad y bajos ingresos.</i>	<i>14,910</i>	<i>6,749</i>	<i>21,647</i>
<i>Porcentaje de la población total con discapacidad y bajos ingresos</i>	<i>6,5%</i>	<i>6,2%</i>	<i>6,4%</i>
<i>Educación física</i>	<i>Porcentaje con una discapacidad que no son de bajos ingresos</i>	<i>9,4%</i>	<i>10,3%</i>
<i>Personas sin discapacidad que no son de bajos ingresos.</i>	<i>62,5%</i>	<i>65,7%</i>	<i>63,5%</i>
Personas de bajos ingresos solamente	64,479	26,187	90,666
<i>Porcentaje de personas de bajos ingresos</i>	<i>28,1%</i>	<i>24,1%</i>	<i>26,8%</i>
<i>Educación física</i>	<i>Porcentaje que no son de bajos ingresos</i>	<i>71,9%</i>	<i>73,2%</i>
Población civil de 18 años y más para quien se determina el estado de pobreza	180,064	85,236	265,300
Veteranos de 18 a 64 años	9,423	5,141	14,564
<i>Porcentaje de veteranos de 18 a 64 años con discapacidad</i>	<i>19,0%</i>	<i>20,4%</i>	<i>19,5%</i>
Veteranos de 65 años o más	9,986	5,269	15,255
<i>Porcentaje de veteranos de 65 años o más con una discapacidad</i>	<i>36,9%</i>	<i>37,7%</i>	<i>37,2%</i>

Distribución geográfica de poblaciones objetivo

Así como las circunstancias sociodemográficas de personas mayores, personas con discapacidad, personas con bajos ingresos y veteranos tienen un impacto en las necesidades de movilidad dentro de las comunidades, así también hace donde viven estos individuos. Donde vive la gente puede tener un impacto significativo en su capacidad para satisfacer sus necesidades de movilidad, especialmente si no tienen acceso a un vehículo de motor.

La Tabla 3 y los siguientes mapas, Figuras 2 a 6, muestran hasta qué punto las personas en estos los grupos sociodemográficos residen dentro del área servida por transporte público de ruta fija servicio proporcionado por la Western Reserve Transit Authority en el condado de Mahoning y el Servicio de transporte Shenango Valley en el condado de Mercer.

En resumen, la Tabla 3 muestra lo siguiente:

- Para el condado de Mahoning:
 - ✓ 68.7% de la población total en el condado de Mahoning reside dentro de WRTA área de servicio de ruta fija.
 - ✓ 68.6% de las personas mayores en el condado de Mahoning residen dentro de la ruta fija de WRTA área de servicio.
 - ✓ El 74.7% de las personas con discapacidad en el Condado de Mahoning residen dentro de Área de servicio de ruta fija de WRTA.
 - ✓ 82.4% de las personas con bajos ingresos en el condado de Mahoning residen dentro de WRTA área de servicio de ruta fija.
 - ✓ 69.5% de los veteranos en el condado de Mahoning residen dentro del servicio de WRTA zona.

- Para el condado de Mercer:
 - ✓ 29.1% de la población total en el Condado de Mercer reside dentro del SVSS fijo-área de servicio de ruta.
 - ✓ 30.4% de las personas mayores en el Condado de Mercer residen dentro del área de servicio de SVSS.
 - ✓ 33.3% de las personas con discapacidades en el condado de Mercer residen dentro del SVSS área de servicio.
 - ✓ 40.2% de las personas con bajos ingresos en el condado de Mercer residen dentro del SVSS área de servicio.
 - ✓ 28.7% de los veteranos en el condado de Mercer residen dentro del área de servicio de SVSS.

**El 68.6% de las personas mayores en el condado de Mahoning residen dentro del área de servicio de ruta fija de WRTA
30.4% de las personas mayores en el condado de Mercer residen dentro del área de servicio de SVSS**

13

figura 3
Distribución geográfica de personas con discapacidad en el área de estudio

**El 74.7% de las personas con discapacidades en el Condado de Mahoning residen dentro de la ruta fija de WRTA
área de servicio**

El 33.3% de las personas con discapacidades en el Condado de Mercer residen dentro del área de servicio de SVSS

14

Figura 4
Distribución geográfica de personas con bajos ingresos en el área de estudio

**El 82.4% de las personas con bajos ingresos en el condado de Mahoning residen dentro de la ruta fija de WRTA
área de servicio**
40.2% de las personas con bajos ingresos en el condado de Mercer residen dentro del área de servicio de SVSS

15

Figura 5
Distribución geográfica de los veteranos en el área de estudio

El 69.5% de los veteranos en el condado de Mahoning residen dentro del área de servicio de ruta fija de WRTA
28.7% de los veteranos en el condado de Mercer residen dentro del área de servicio de SVSS

La Figura 6 muestra un mapeo compuesto de todos los grupos de población objetivo juntos.

dieciséis

Figura 6
Distribución geográfica de las poblaciones objetivo combinadas en el área de estudio

Destinos típicos para poblaciones objetivo

Destinos que personas mayores, personas con discapacidad, personas en hogares de bajos ingresos y los veteranos que necesitan llegar se muestran en las Figuras 7 a 11. Estos destinos son:

- Empleadores con 100 o más empleados.
- Trabajadores por lugar de trabajo
- Centros comerciales
- Centros médicos
- Hogares de ancianos
- Moteles y hoteles.

Las personas necesitan llegar a estos lugares para atender sus necesidades diarias, incluido llegar a estos ubicaciones para trabajos. Nuevamente, la cobertura del servicio de autobús de ruta fija se muestra tanto para Mahoning y los condados de Mercer.

Empleadores principales

La Figura 7 muestra la ubicación de los principales empleadores en los condados de Mahoning y Mercer. Más en El condado de Mahoning se encuentra dentro del área de servicio de ruta fija de WRTA. En el condado de Mercer, sin embargo, hay empleadores importantes que se encuentran fuera del área de servicio de SVSS. Estas las ubicaciones pueden ser difíciles de alcanzar para las personas de bajos ingresos si no tienen acceso a transporte, excepto el servicio de autobús de ruta fija.

Las Figuras 8a y 8b muestran dónde van las personas a trabajar según la fecha de lugar de trabajo de la Oficina del Censo.

Centros médicos

La Figura 9 muestra que las instalaciones de salud están ubicadas de manera similar. La mayoría en el condado de Mahoning se encuentran dentro del área de servicio de ruta fija de WRTA. Esto incluye instalaciones que se han mudado de Youngstown Además, hay centros de salud en el condado de Mercer, ambos dentro del SVSS fijo área de servicio de ruta y en comunidades rurales y áreas fuera del área de Sharon-Hermitage en Condado de Mercer

Centros minoristas

La Figura 10 muestra que la mayoría de los centros minoristas están ubicados dentro de áreas de servicio de ruta fija en Condados de Mahoning y Mercer. Algunos centros comerciales en el condado de Mercer están ubicados en zonas rurales comunidades y áreas fuera del área de Sharon-Hermitage.

18 años

Figura 7
Distribución geográfica de los principales empleadores en el área de estudio

Figura 8a
Distribución geográfica de trabajadores por lugar de trabajo en el condado de Mahoning
En el área de estudio

En el condado de Mahoning, el 83.5% de los trabajadores viaja a lugares dentro del servicio de ruta fija de WRTA zona.

20

Figura 8b.
Distribución geográfica de trabajadores por lugar de trabajo en el condado de Mercer
En el área de estudio

En el condado de Mercer, el 43.6% de los trabajadores viaja a ubicaciones dentro del área de servicio de ruta fija de SVSS.

Figura 9
Distribución geográfica de los principales centros de salud en el área de estudio

Figura 10

Distribución geográfica de los principales centros minoristas en el área de estudio

Hoteles y moteles

La Figura 11 muestra las ubicaciones de moteles y hoteles, similares a las ubicaciones de las principales tiendas minoristas. establecimientos, excepto que los moteles y hoteles también se encuentran en o cerca de los intercambios de autopistas donde los servicios de ruta fija pueden ser más limitados.

Hogares de ancianos

La Figura 12 muestra que los hogares de ancianos están ubicados de una manera algo más dispersa en todo

Condados de Mahoning y Mercer. La mayoría se encuentra dentro del área de servicio de WRTA en Mahoning Condado y el área de Sharon-Hermitage en el condado de Mercer. En el condado de Mahoning, hogares de ancianos También se encuentran al sur de Boardman y en Sebring. En el condado de Mercer, los hogares de ancianos también son encontrado en comunidades rurales y áreas del condado.

Figura 11
Distribución geográfica de moteles y hoteles en el área de estudio

Figura 12
Distribución geográfica de hogares de ancianos en el área de estudio

III

Servicios de transporte

Esta sección proporciona una revisión de los servicios de transporte en la región que están disponibles para las poblaciones objetivo para ayudarlos a satisfacer sus necesidades de movilidad. Estos servicios de transporte se pueden clasificar de la siguiente manera:

- Servicios de transporte público ofrecidos por Western Reserve Transit Authority en Condados de Mahoning y Trumbull en Ohio y el Servicio de Transporte del Valle Shenango y Mercer County Community Transit en el condado de Mercer, Pennsylvania.
- Una gama de servicios de transporte ofrecidos por agencias de servicios humanos que se enfocan casi exclusivamente para ayudar a sus clientes a usar y beneficiarse de los programas que ofrecen, pero no están abiertos a personas ajenas a la agencia ni a clientes de otras agencias
- Empresas privadas de transporte que brindan servicios de transporte al público y para clientes de agencias de servicios humanos, como ayudar a personas de bajos ingresos que reciben Los beneficios de salud de Medicaid llegan a las citas médicas.

Servicios de transporte público

Servicios de transporte público en el condado de Mahoning

La **Western Reserve Transit Authority (WRTA)** es el mayor proveedor de transporte en el región, que sirve a todo el condado de Mahoning, con rutas que se extienden a Warren y la Libertad Área del municipio en el condado de Trumbull. WRTA es una autoridad de tránsito regional de todo el condado apoyada por un impuesto de ventas y uso del $\frac{1}{4}\%$ aprobado por los votantes que se aplica a todas las ventas minoristas elegibles en el Condado de Mahoning.

WRTA ofrece los siguientes servicios:

- **Servicios de ruta fija** : rutas de autobús abiertas al público, que operan en un horario fijo y ruta
- **Servicio especial de tránsito, o SST** , un pequeño servicio de puerta a puerta de autobús para personas mayores y personas con discapacidades que viven dentro de tres cuartos de milla del área atendida por WRTA rutas de autobuses fijas, pero no puede usar o tener dificultades para usar el servicio de rutas fijas debido a un invalidez.
- **Servicio puerta a puerta EasyGo** , **servicio** puerta a puerta disponible para el público en general en áreas del condado de Mahoning que no tienen ruta fija y servicio SST.
- **Suburban Loop y Crosstown Services** , **servicios** suburbanos de ruta fija dentro y entre comunidades suburbanas, en Campbell, Struthers, Polonia, Austintown, Boardman y Canfield

Los servicios de WRTA están disponibles de lunes a viernes y sábados, y generalmente funcionan de lunes a viernes desde 5:15 am hasta la medianoche; y los sábados de 6:15 a.m. a 6:35 p.m.

La Figura 13a muestra la ubicación del servicio de autobuses de ruta fija de WRTA en el Condado de Mahoning.

Figura 13a
Área de servicio de la Autoridad de tránsito de la reserva occidental

La Figura 13b muestra el servicio de autobús de ruta fija de WRTA en los condados de Mahoning y Trumbull y el $\frac{3}{4}$ área de servicio de millas dentro de la cual el servicio de transporte alternativo de puerta a puerta según lo requiera Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA).

Figura 13b.
Área de servicio de ruta fija

La Figura 13c muestra el servicio de ruta fija de WRTA, destacando las rutas base, rutas suburbanas, y horarios de llegada y salida en la Estación Federal de WRTA, ubicada en el centro de Youngstown.

Figura 13c
Rutas fijas y bucles suburbanos
Autoridad de tránsito de la reserva occidental

WRTA transporta casi 1.6 millones de pasajeros anualmente. WRTA opera 1.5 millones de millas de ingresos y 107,000 horas de servicio anualmente, con un presupuesto operativo de \$ 9.9 millones. El número de vehículos operados, pasajeros y costos totales para WRTA y todos los demás medios de transporte público Los servicios en la región se presentan en la Tabla 4.

Tabla 4
Características de funcionamiento
Autoridad de tránsito de la reserva occidental
Año calendario 2015

Característica	Fijo Ruta	Puerta a Puerta	TOTAL
Los gastos de explotación	\$ 8,360,334	\$ 1,525,800	\$ 9,886,134
Ingresos por vehículo en millas	1,105,887	387,125	1,493,012
Ingresos Horas del vehículo	80,063	27,027	107,090
Pasajeros transportados	1,501,210	46,366	1,547,576
Vehículos			
Total	53	22	75
Servicio máximo	35	17	52
Repuestos	18 años	5 5	23

Disponibilidad de horas de servicio

Comienza el día de la semana	5:15 am	5:15 am
Fin de semana	Medianoche	medianoche
El sábado comienza	6:15 am	6:15 am
El sábado termina	6:35 pm	6:35 pm

Servicios de transporte público en el condado de Mercer

El **servicio de transporte Shenango Valley Shuttle (SVSS)** ofrece un servicio de autobús de ruta fija que sirve a Farrell, Hermitage, Sharon, Sharpsville y Wheatland con cinco rutas:

- Ruta central: servicio entre el centro de Sharon y el centro comercial Shenango Valley.
El corredor de State Street.
- Ruta del juzgado: servicio entre el valle de Shenango y el condado de Mercer
Palacio de justicia.
- Ruta Express: servicio entre Longview Road y Wal-Mart a lo largo de la Ruta 18
corredor.
- Ruta del Norte: servicio entre el centro de Sharon y el centro comercial Shenango Valley a través de
Sharpsville
- Ruta sur: servicio entre el centro de Sharon y el centro comercial Shenango Valley a través de
Farrell y Wheatland.

La Figura 14a muestra el servicio de autobús de ruta fija SVSS en la esquina suroeste del condado de Mercer.

Figura 14a
Shenango Valley Shuttle / Mercer County Community Transit Service Area

La Figura 14b muestra las rutas fijas de SVSS y las comunidades que reciben servicios.

Figura 14b.
Shenango Valley Shuttle Service Rutas fijas

Mercer County Community Transit (MCCT) proporciona paratransito en todo el condado, o puerta a puerta, servicio para el público en general en todo el condado de Mercer. En el área del valle de Shenango, el El servicio está disponible de 6:45 a.m. a 6:00 p.m. de lunes a viernes y sábados.

El servicio a otras áreas del condado está disponible de 8:00 a.m. a 3:00 p.m. de lunes a viernes. Ahi esta No hay servicio de fin de semana. Todos los viajes deben reservarse antes de las 2:00 p. M. Del día hábil anterior al viaje. MCCT también es un proveedor de transporte médico que no es de emergencia de Medicaid (NEMT), por lo que es elegible Los clientes pueden viajar gratis.

En el año calendario 2015, SVSS-MCCT transportó a casi 200,000 pasajeros anualmente. SVSS-MCCT operado 800,232 millas de ingresos y 55,967 horas de servicio anualmente, con un presupuesto operativo de \$ 2,661,478. El número de vehículos operados, pasajeros y costos totales para SVSS-MCCT presentado en la Tabla 5.

Tabla 5
Características de funcionamiento
Shenango Valley Shuttle / Mercer County Community Transit
Año calendario 2015

Característica	SVSS	MCCT	TOTAL
Los gastos de explotación	\$ 1,060,017	\$ 1,601,461	\$ 2,661,478
Ingresos por vehículo en millas	158,645	641,587	800,232
Ingresos Horas del vehículo	11,329	44,638	55,967
Pasajeros transportados	109,890	88,058	197,948
Vehículos			
Total	6 6	28	34
Servicio máximo	5 5	23	28
Repuestos	1	5 5	6 6
Pasajeros transportados	109,890	88,058	197,948
Disponibilidad de horas de servicio			
Comienza el día de la semana	6:45 am	6:45 am	
Fin de semana	6:00 pm	6:00 pm	
El sábado comienza	7:45 am	7:45 am	
El sábado termina	4:15 pm	4:15 pm	

Servicios de transporte público en el condado de Trumbull

Como se informó anteriormente, hay tres agencias de transporte público en Youngstown OH-PA Área Urbanizada. Estos son WRTA en el Condado de Mahoning y el Consejo Regional del Condado de Mercer de gobiernos que operan SVSS y MCCT en el condado de Mercer reportados anteriormente y Trumbull Junta de Tránsito del Condado. También se señaló anteriormente, la Junta de Tránsito del Condado de Trumbull está actualizando su plan por separado de este plan actualizado.

La Tabla 6 muestra las características operativas y financieras del tránsito del condado de Trumbull Junta para el año calendario 2015, la última información disponible. Es útil observar áreas donde la superposición o cercanía de los servicios de transporte público puede prestarse para facilitar El intercambio de jinetes.

Tabla 6
Características de funcionamiento

Característica	Fijo Ruta	Puerta a Puerta	TOTAL
Los gastos de explotación	\$ 0	\$ 1,803,698	\$ 1,803,698
Ingresos por vehículo en millas	0 0	755,683	755,683
Ingresos Horas del vehículo	0 0	38,924	38,924
Pasajeros transportados	0 0	54,621	54,621
Vehículos			
Total	0 0	28	28
Servicio máximo	0 0	21	21
Repuestos	0 0	7 7	7 7
Disponibilidad de horas de servicio			
Comienza el día de la semana		7 a.m	
Fin de semana		6:00 pm	
El sábado comienza		08 a.m	
El sábado termina		3:00 pm	
El domingo comienza		08 a.m	
Domingo termina		3:00 pm	

En el año calendario 2015, TCTB transportó a 54,621 corredores. TCTB operó 755,683 millas de ingresos y 38,924 horas de servicio, con una flota de 28 vehículos. El presupuesto operativo fue de \$ 1,803,698.

WRTA opera servicio de ruta fija en el área de Liberty Township del condado de Trumbull y sus Warren Express en el corredor US 422, que conecta Youngstown con la ciudad de Warren. Figura 13a muestra la ubicación y el área de cobertura del servicio de ruta fija WRTA en el condado de Trumbull.

La Figura 15 muestra dónde residen los miembros de las poblaciones objetivo en relación con la cobertura de WRTA zona

Figura 15

Al observar estas poblaciones objetivo en el condado de Trumbull, un número significativo de personas tiene Acceso al servicio WRTA en el Condado de Trumbull:

- Las personas mayores son 37,251, de las cuales el 22.3% reside en el área de cobertura de ruta fija de WRTA.
- Las personas con discapacidad son 27,905, de las cuales el 26.3% reside dentro de los servicios fijos de WRTA. área de cobertura de ruta.

36

- Las personas con bajos ingresos son 54,310, de las cuales el 33.5% reside dentro de los servicios fijos de WRTA. área de cobertura de ruta.
- Número de veteranos 18,957, de los cuales el 21.5% reside dentro de la cobertura de ruta fija de WRTA zona.

La Figura 16 muestra dónde va la gente a trabajar en el Condado de Trumbull, destacando las ubicaciones de trabajo dentro de Área de servicio de ruta fija de WRTA en el condado de Trumbull.

Figura 16
Total de trabajadores: lugares de destino

Según la información de 2014, 70,334 personas iban a lugares de trabajo en el condado de Trumbull. De estos, 39.41% se encontraban dentro del área de servicio de ruta fija de WRTA. Las personas que van a estos trabajos los lugares probablemente viajaban desde su hogar en Trumbull, Mahoning y otros condados.

WRTA y TCTB no están coordinando sus servicios en este momento. Como resultado, la gente en Trumbull El condado puede o no ser lo suficientemente consciente del servicio de WRTA para usarlo. Además, las personas que

Agencia de Servicios Humanos y Servicios de Transporte Privado

Las agencias de servicios humanos prestan servicios de transporte significativos en Mahoning y Condado de Mercer. Los servicios de transporte que se presentan se basan en una encuesta de servicios de transporte que se realizaron para la actualización del plan. Servicios de transporte privado, según lo informado, son limitados. Los servicios que se muestran no están completos porque todas las agencias y las empresas que brindan servicios de transporte no respondieron a la encuesta realizada para actualización del plan.

Agencias de servicios humanos con servicios de transporte considerables

En el condado de Mahoning, los servicios considerables incluyen:

- Departamento de Empleo y Servicios Familiares del Condado de Mahoning
 - ✓ Brinda asistencia a familias de bajos ingresos con beneficios tales como asistencia alimentaria, cuidado de niños, dinero en efectivo y servicios médicos y de apoyo y referencias
 - ✓ Tiene contratos con siete proveedores de transporte y compra pases de autobús de WRTA para ayudar a los clientes
 - ✓ Para ser elegible, un cliente debe ser un receptor de Medicaid y tener una necesidad determinada para servicios de transporte a proveedores aprobados por Medicaid, por razones médicas solamente
 - ✓ Los gastos de transporte totalizaron \$ 2.8 millones en el año calendario 2015.
- Junta de Discapacidades del Desarrollo del Condado de Mahoning
 - ✓ Proporciona programas, servicios y apoyo continuos a la Junta de Desarrollo Individuos elegibles para discapacidades
 - ✓ Brinda servicios para niños y adultos con discapacidades de desarrollo: escuela pública programas; servicios diurnos para adultos; talleres para discapacitados del desarrollo
 - ✓ Transporte de clientes hacia y desde los programas diurnos y otras actividades relacionadas
 - ✓ Debe tener una discapacidad del desarrollo como se define en la ley de Ohio como "grave, discapacidad crónica "
 - ✓ Los gastos de transporte totalizaron \$ 5.1 millones en el año calendario 2015.
- Línea directa de ayuda Centro de crisis
 - ✓ Agencia sin fines de lucro que presta servicios a residentes de bajos ingresos en 8 condados, incluidos Mahoning, Trumbull y Columbiana
 - ✓ Brinda servicios de intervención en crisis y prevención del suicidio y 2-1-1 información y referencias, líneas directas y también servicios para personas mayores, personas sin hogar, víctimas de violencia y otros delitos, y personas con enfermedades mentales
 - ✓ Base de datos en línea que proporciona información sobre los servicios humanos disponibles, incluidos los servicios de transporte

En el condado de Mercer, los servicios de transporte considerables incluyen:

- Agencia del Área del Condado de Mercer sobre el Envejecimiento, Inc.
 - ✓ Proporciona servicios orientados a personas mayores a personas mayores y transporte MATP servicios a todos los clientes elegibles para MATP
 - ✓ Viajes compartidos para personas mayores, viajes de MATP a atención médica y taxis y ambulette viajes para MATP para personas mayores cuando sea necesario
 - ✓ Debe tener 60 años o más para el viaje compartido para personas mayores, o debe ser elegible para MATP programa para viajes elegibles para MA
 - ✓ Los gastos totales en servicios de transporte superaron los \$ 800,000 en calendario año 2015.
 - ✓
- Asociación de acción comunitaria del condado de Mercer
 - ✓ Proporciona educación, empleo, vivienda, servicios para veteranos, climatización, y asistencia de servicios públicos para residentes de bajos ingresos del condado de Mercer
 - ✓ Se brindan servicios de transporte para veteranos.
- Enlace profesional de Pensilvania - Condado de Mercer
 - ✓ Brinda servicios de empleo y capacitación a los residentes del Condado de Mercer que están Intentar mantener u obtener empleo y / o capacitación
 - ✓ Los servicios incluyen asesoramiento laboral, pruebas y evaluación; reanudar la preparación asistencia, capacitación en entrevistas y otros servicios de orientación previa al trabajo; trabajo coincidente y referencia; seguro de desempleo y registro de trabajo; mercado laboral y información de carrera; información sobre ayuda financiera para educación y formación; y referencia para capacitación laboral, transporte, cuidado de niños, personal y financiero asesoramiento, atención médica y otros recursos de servicios humanos en la comunidad.
 - ✓ Se proporciona servicio de transporte para llegar a lugares de empleo y trabajo servicios de entrenamiento.

Estas agencias y otras se informan en las siguientes secciones.

Servicios de Transporte en el Condado de Mahoning

Servicios de transporte de la agencia prestados, según lo informado durante la preparación de la actualización El plan de coordinación del transporte se presenta en las siguientes páginas.

Línea directa de ayuda Centro de crisis

Condado servido	Mahoning, Trumbull, Columbiana, Ashtabula ¹
Servicios prestados y clientes atendidos	Bufete de abogados sin fines de lucro que atiende a residentes de bajos ingresos en 8 condados, incluidos Mahoning, Trumbull y Columbiana
Servicios de transporte prestados	Proporcionar intervención en crisis y prevención del suicidio. servicios e información 2-1-1 y referencias, líneas directas, y también servicios para personas mayores, el personas sin hogar, víctimas de violencia y otros delitos, e individuos con enfermedades mentales
Requisitos de elegibilidad	N / A
Horas de servicio	N / A
Cómo se prestan los servicios de transporte	N / A

Tipo de servicio de transporte provisto	N / A
Programación	N / A
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	0 0
Gastos totales de transporte	\$ 0
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

La línea directa de ayuda es la agencia de información y referencia que presta servicios a Mahoning y otros condados en Ohio. Entre la información que proporciona la línea directa de ayuda se encuentran las agencias que brindan servicios sociales a personas y servicios de transporte proporcionados por WRTA, agencias de servicios humanos y privados empresas de transporte.

Departamento de Empleo y Servicios Familiares del Condado de Mahoning

Condado servido	Mahoning
Servicios prestados y clientes atendidos	Brindar asistencia a familias de bajos ingresos con beneficios tales como asistencia alimentaria, cuidado de niños, efectivo, y servicios médicos y de apoyo y referencias
Servicios de transporte prestados	Bajo contrato con siete transportes proveedores, compra pases de autobús de WRTA a ayudar a los clientes
Requisitos de elegibilidad	Destinatario de Medicaid y tiene una necesidad determinada para servicios de transporte a Medicaid aprobado proveedores, solo por razones médicas
Horas de servicio	Diario
Cómo se prestan los servicios de transporte	Contratar con otra organización
Tipo de servicio de transporte provisto	Puerta a puerta con ayuda de embarque, bordillo a bordillo con y sin asistencia de embarque
Programación	Requiere un nuevo horario de recogidas y devoluciones cada día
Tipo de software de programación	Hoja de cálculo o base de datos de computadora
Número de vehículos en la flota	7 empresas con vehículos
Gastos totales de transporte	\$ 2,800,000
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	96,000

El Departamento de Empleo y Servicios para la Familia del Condado de Mahoning tiene una larga historia de proporcionar Servicios de transporte a sus clientes. Actualmente, sus servicios de transporte se centran en clientes que necesitan acceso a servicios de atención médica financiados por Medicaid. JFS también compra pases y boletos

Junta de Discapacidades del Desarrollo del Condado de Mahoning

Condado servido	Mahoning
Servicios prestados y clientes atendidos	Programas continuos, servicios y apoyo a la Junta de personas elegibles para discapacidades del desarrollo. Proporciona servicios para discapacitados del desarrollo. niños y adultos: programas de escuelas públicas; adulto servicios de día; talleres para el desarrollo discapacitado; Escuela Leonard Kirtz; soportado empleo; cuidado de relevo; administración de exención administración de servicio y soporte; crisis intervención.
Servicios de transporte prestados	Transportar clientes desde y hacia los programas diurnos y otras actividades relacionadas
Requisitos de elegibilidad	Debe tener una discapacidad del desarrollo como se define bajo la ley de Ohio como una "discapacidad grave y crónica"
Horas de servicio	Entre semana de 6:30 a.m. a 6:00 p.m.
Cómo se prestan los servicios de transporte	Dentro de la agencia y contratando a otra organización
Tipo de servicio de transporte provisto	Bordillo a bordillo con asistencia de embarque
Programación	Revisiones periódicas para recoger y dejar ubicaciones
Tipo de software de programación	Trapezio
Número de vehículos en la flota	60 60
Gastos totales de transporte	\$ 5,058,378
Total de millas del vehículo	750,000
Total de viajes de pasajeros	121,341

¹ Fuente: Línea directa de ayuda Crisis Center, Inc. (http://hhcc.bowmansystems.com/index.php?option=com_cpx)

La Junta de Discapacidades del Desarrollo del Condado de Mahoning brinda servicios de transporte a sus clientes para que puedan acceder a los servicios de agencia y servicios externos que la Junta utiliza para sus clientes.

Comisión de Servicios a Veteranos del Condado de Mahoning

Condado servido	Mahoning
Servicios prestados y clientes atendidos	Proporcionar asistencia financiera temporal y asistencia Veteranos o sus Viudas en la presentación de Beneficios VA. Proporcionar transporte a Wade Park y Parma VA Hospitales a diario.
Servicios de transporte prestados	Transporte de citas médicas ¹
Requisitos de elegibilidad	Veteranos, sus familias y cónyuges sobrevivientes en Condado de Mahoning para citas médicas transporte
Horas de servicio	Lunes a viernes de 8 a.m. a 4 p.m.
Cómo se prestan los servicios de transporte	N / A
Tipo de servicio de transporte provisto	N / A
Programación	Con cita
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	5 5
Gastos totales de transporte	\$ 55,712
Total de millas del vehículo	N / A
Total de viajes de pasajeros	1,688

¹ Fuente: Línea directa de ayuda Crisis Center, Inc. (http://hhcc.bowmansystems.com/index.php?option=com_cpx)

La Comisión de Servicios para Veteranos del Condado de Mahoning es la agencia del condado que brinda una variedad de servicios a veteranos. Sus servicios incluyen transporte para veteranos y sus familias a llegar a la atención médica disponible en los hospitales de la Administración de Veteranos en Wade Park y Parma en El área de Cleveland.

Easter Seals Community Services-Transportation¹

Condado servido	Mahoning
Servicios prestados y clientes atendidos	Transporte a citas médicas, congregar sitios de comida o servicio social equipo. La persona debe ser el condado de Mahoning residente, de 60 años o más y poder subirse y fuera del transporte sin asistencia. Puerta a puerta Servicio.
Servicios de transporte prestados	Transporte a citas médicas, congregar sitios de comida o servicio social equipo. La persona debe ser el condado de Mahoning residente, de 60 años o más y poder subirse y fuera del transporte sin asistencia. Puerta a puerta Servicio.
Requisitos de elegibilidad	Personas de 60 años de edad o mayores y capaces de subirse y fuera del transporte sin asistencia.
Horas de servicio	Lun-vie 8 am-4:30 pm
Cómo se prestan los servicios de transporte	N / A
Tipo de servicio de transporte provisto	Servicio puerta a puerta sin asistencia.
Programación	Llame para informacion.
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	8
Gastos totales de transporte	No reportado
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

¹ Fuente: Línea directa de ayuda Crisis Center, Inc. (http://hhcc.bowmansystems.com/index.php?option=com_cpx)

Antonine Sisters Adult Day Care

Condado servido	Condados de Mahoning y Trumbull
Servicios prestados y clientes atendidos	Antonine Sisters Adult Day Care ofrece atención compasiva a adultos mayores y discapacitados, especialmente aquellos con Alzheimer u otras formas de demencia, durante el día. Todos los clientes reciben comidas nutritivas, caseras, se dedican a conversación e interacción social, recibe estimulación intelectual a través de juegos y música, y participar en actividad física a través de manualidades y ejercicio ligero. Algunos clientes también

	recibir servicios médicos o asistencia con higiene e ir al baño.
Servicios de transporte prestados	Transporte entre la guardería y casas de participantes en discapacitados para 12 pasajeros Minibuses accesibles. Los conductores deben pasar un verificación de antecedentes penales y obtener un médico declaración certificando que pueden realizar el trabajo sin peligro. Los conductores reciben entrenamiento en RCP y 8 horas de servicio de educación anual sobre conducción y seguridad y problemas de salud relacionados con la población de clientes. También están capacitados para mantener el vehículo en un condición limpia y segura y asegúrese de que todos el equipo necesario está disponible y correctamente trabajando.
Requisitos de elegibilidad	Todos los participantes en Mahoning y el sur de Trumbull. Los condados son elegibles para el transporte entre sus hogares y la guardería. Hay un adicional tarifa de transporte, a través de PASAPORTE, United Atención de salud, CareSource y Título III. El trumbull Senior Levy cubre los costos para algunos participantes. Entre semana de 7:30 a.m. a 5 p.m.
Horas de servicio	
Cómo se prestan los servicios de transporte	Dentro de la agencia
Tipo de servicio de transporte provisto	Bordillo a bordillo con asistencia de embarque
Programación	El Director Ejecutivo prepara un horario semanal. para cada conductor, según la proximidad del participantes entre sí, para que los viajes sean logrado de la manera más eficiente y oportuna manera. Los clientes y sus familias están informados. sobre el tiempo estimado que el autobús llegará a su casa. Si surge alguna necesidad o emergencia, cada el conductor tiene un teléfono celular en el autobús desde el cual Puede hacer o recibir llamadas.
Tipo de software de programación	Hoja de cálculo o base de datos de computadora
Número de vehículos en la flota	5 5
Gastos totales de transporte	\$ 152,750.85
Total de millas del vehículo	81,939
Total de viajes de pasajeros	13,252

45

Centro Comunitario Metodista Unido Youngstown-Veterans Services

Condado servido	Mahoning, Trumbull
Servicios prestados y clientes atendidos	El programa ofrece ayuda informática, currículum, algún trabajo asistencia de búsqueda Ayuda de emergencia o referencia a agencias asociadas. Transporte OASIS para solo veteranos. Se requiere un aviso de 24 horas. Transporte a citas médicas, Mahoning Tribunal de Veteranos del Condado, UMCC, VA Clinics, VA Comisiones, VA Centros de extensión. Transporte a citas médicas, Mahoning Tribunal de Veteranos del Condado, UMCC, VA Clinics, VA Comisiones, VA Centros de extensión.
Servicios de transporte prestados	Veteranos
Requisitos de elegibilidad	Lun-vie 8 am-4pm
Horas de servicio	N / A
Cómo se prestan los servicios de transporte	Puerta a puerta.
Tipo de servicio de transporte provisto	Se requiere aviso con 24 horas de anticipación.
Programación	N / A
Tipo de software de programación	1
Número de vehículos en la flota	No reportado
Gastos totales de transporte	0 0
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

Golden String, Inc.

Condado servido	Mahoning, Trumbull ¹
Servicios prestados y clientes atendidos	Bufete de abogados sin fines de lucro que atiende a residentes de bajos ingresos en 8 condados, incluidos Mahoning, Trumbull y Columbiana
Servicios de transporte prestados	Proporcionar transporte no médico al ocio. destinos, lugares de empleo y servicios médicos citas para adultos con discapacidades
Requisitos de elegibilidad	Pago por servicios usando Opciones Individuales (IO) Se prefiere la exención, aunque el pago privado también es aceptado; adultos y juveniles con discapacidad
Horas de servicio	Diariamente entre las 6 a.m. y las 12 a.m.
Cómo se prestan los servicios de transporte	Dentro de la agencia y contratando a otra organización
Tipo de servicio de transporte provisto	Puerta a puerta con ayuda de embarque
Programación	Por adelantado al menos 24 horas de anticipación
Tipo de software de programación	Hoja de cálculo o base de datos de computadora
Número de vehículos en la flota	15
Gastos totales de transporte	No reportado
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

46

Casa de la bienaventuranza

Condado servido	Mahoning, Trumbull ¹
Servicios prestados y clientes atendidos	Brindar servicios de apoyo a mujeres sin hogar con niños, incluidas las oportunidades educativas, coordinación con agencias de capacitación laboral para empleo y servicios de apoyo para su niños Proporcionar apartamento completamente amueblado para verificar mujeres sin hogar con niños por un tiempo período de tiempo hasta que puedan obtener vivienda permanente. Los servicios incluyen estuche manejo, disponibilidad de salud mental asesoramiento, referencias a agencias externas para recibir atención especial. necesidades, asistencia de vivienda y referencias, presupuesto, preparación para el trabajo y referencias educativas, tutoría para niños y / o adultos, apoyo para la vida básica habilidades y paternidad, servicios de apoyo para niños, otra asistencia según sea necesario.
Servicios de transporte prestados	La agencia tiene un vehículo que se utiliza para transportar clientes. a citas, trabajo y escuela en caso de clima inclemente o autobús perdido
Requisitos de elegibilidad	Para conducir el vehículo, el cliente debe tener un licencia de conducir válida, y solicite al vehículo un razón relevante para la agencia de servicios proporciona Mujeres y niños que están literalmente sin hogar ¹
Horas de servicio	Entre semana de 8 a.m. a 4 p.m.
Cómo se prestan los servicios de transporte	Dentro de la agencia
Tipo de servicio de transporte provisto	Bordillo a bordillo con asistencia de embarque
Programación	Requiere un nuevo horario de recogidas y devoluciones cada día
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	1
Gastos totales de transporte	No reportado
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

¹ Fuente: Línea directa de ayuda Crisis Center, Inc. (http://hhcc.bowmansystems.com/index.php?option=com_cpx)

Centro de asesoramiento de D&E y Head Start

Condado servido	Mahoning
Servicios prestados y clientes atendidos	Brindar servicios de salud del comportamiento a los niños, adolescentes y familias, así como Head Start y programas preescolares de Early Head Start en todo el condado de Mahoning
Servicios de transporte prestados	Ejecute 3 autobuses cada día para transportar Head Start niños hacia y desde la escuela, y contrato con Autobuses comunitarios para transportar niños hacia y desde casa para el campamento Challenge Summer Programa
Requisitos de elegibilidad	Debe estar inscrito en el Programa Head Start y cumplir con los criterios de puntuación, o debe vivir en Youngstown para el campamento Challenge
Horas de servicio	Entre semana de 8 am a 5 pm para Head comienzo
Cómo se prestan los servicios de transporte	Dentro de la agencia y contratando a otra organización
Tipo de servicio de transporte provisto	Bordillo a bordillo sin ayuda de embarque
Programación	Revisiones periódicas para recoger y dejar ubicaciones
Tipo de software de programación	Hoja de cálculo o base de datos de computadora
Número de vehículos en la flota	5 5
Gastos totales de transporte	No reportado
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

Fundación Regional del Riñón del Este¹

Condado servido	Mahoning, Trumbull, Columbiana
Servicios prestados y clientes atendidos	Ofrece medicamentos y transporte limitados. asistencia para diálisis y trasplante de riñón pacientes
Servicios de transporte prestados	Asistencia limitada de transporte para diálisis y pacientes con trasplante de riñón.
Requisitos de elegibilidad	Personas en diálisis o que hayan tenido un riñón. trasplante.
Horas de servicio	N / A
Cómo se prestan los servicios de transporte	N / A
Tipo de servicio de transporte provisto	N / A
Programación	Llame para informacion.
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	N / A
Gastos totales de transporte	No reportado
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

¹ Fuente: Línea directa de ayuda Crisis Center, Inc. (http://hhcc.bowmansystems.com/index.php?option=com_cpx)

McGuffey Center-Senior and Family Programs¹

Condado servido	Mahoning
Servicios prestados y clientes atendidos	Programas sociales, de salud y bienestar para personas mayores, manualidades, y programa de almuerzo para personas mayores. Salud familiar programa. Un poco de transporte para personas mayores al Dr. equipo.
Servicios de transporte prestados	Un poco de transporte para personas mayores al médico equipo.
Requisitos de elegibilidad	Personas mayores.
Horas de servicio	Lun-vie 9 am-5pm
Cómo se prestan los servicios de transporte	N / A
Tipo de servicio de transporte provisto	Puerta a puerta.
Programación	Llame para informacion.
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	N / A
Gastos totales de transporte	No reportado
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

¹ Fuente: Línea directa de ayuda Crisis Center, Inc. (http://hhcc.bowmansystems.com/index.php?option=com_cpx)

YMCA de Youngstown, Ohio

Condado servido	Mahoning, Trumbull, Columbiana ¹
Servicios prestados y clientes atendidos	Proveer a las familias, niños y adultos con buena forma física, programas recreativos y sociales a las tres ubicaciones en la región
Servicios de transporte prestados	Dos autobuses para transportar a los niños a tres instalaciones. para programas y transporte de niños a la YMCA durante el año escolar para natación y gimnasio programas de instrucción
Requisitos de elegibilidad	Debe estar inscrito en los programas de YMCA
Horas de servicio	De lunes a sábado de 9 a.m. a 6 p.m. Domingo de 1 p.m. a 5 p.m.
Cómo se prestan los servicios de transporte	Dentro de la agencia y contratando a otra organización
Tipo de servicio de transporte provisto	Bordillo a bordillo con asistencia de embarque
Programación	Requiere un nuevo horario de recogidas y devoluciones cada día
Tipo de software de programación	Hoja de cálculo o base de datos de computadora
Número de vehículos en la flota	2
Gastos totales de transporte	\$ 36,500
Total de millas del vehículo	9.600
Total de viajes de pasajeros	49,800

49

Struthers Van para los ancianos¹

Condado servido	Mahoning (solo Struthers)
Servicios prestados y clientes atendidos	Furgoneta de 12 pasajeros. Transporte para residentes de Struthers de 55 años y mayores o personas discapacitadas; La solicitud debe hacerse con 24 horas de anticipación.
Servicios de transporte prestados	Transporte para personas mayores y personas con discapacidades

Requisitos de elegibilidad	55 años o más, o con una discapacidad
Horas de servicio	Horario de atención: lunes a viernes de 8 am a 4 pm Horario de la furgoneta: LUNES: 1er lunes - centro comercial, 2do lunes- Aldi, 3er Mon - Mall, 4th Mon- Big Lots, 5th Mon- Mall. Uno viaje cada lunes a partir de las 9: 15-9: 30am. MARTES: 1er y 3er martes - K-mart, Target, Marc's De 9:30 a.m. a 12 p.m., si hay un quinto martes, la camioneta funcionar. MIÉRCOLES: citas con el médico - a partir de las 9:00 a.m. No hay citas después 10:30 a.m. JUEVES: 1er Jue - Walmart, 2do y 3rd Thu- Mall, 4th Thu Big Lots, 5th Thu- Mall; VIERNES - Fifth Street Plaza y Struthers IGA Furgoneta de 12 pasajeros.
Cómo se prestan los servicios de transporte	Puerta a puerta.
Tipo de servicio de transporte provisto	Solicitar con 24 horas de anticipación.
Programación	N / A
Tipo de software de programación	1
Número de vehículos en la flota	No reportado
Gastos totales de transporte	0 0
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

¹ Fuente: Línea directa de ayuda Crisis Center, Inc. (http://hhcc.bowmansystems.com/index.php?option=com_cpx)

Lowellville Senior Citizens Van¹

Condado servido	Mahoning (solo Lowellville)
Servicios prestados y clientes atendidos	Transporte para personas mayores de 60 años; 24 horas de anticipación aviso.
Servicios de transporte prestados	Transporte para personas mayores de 60 años; 24 horas de anticipación aviso.
Requisitos de elegibilidad	Tiene 60 años o más y es residente del pueblo de Lowellville.
Horas de servicio	Lun-vie 8 am-3pm
Cómo se prestan los servicios de transporte	N / A
Tipo de servicio de transporte provisto	Puerta a puerta.
Programación	Contactar al oficial de la aldea.
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	N / A
Gastos totales de transporte	\$ 0
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

¹ Fuente: Línea directa de ayuda Crisis Center, Inc. (http://hhcc.bowmansystems.com/index.php?option=com_cpx)

Meridian Women's South¹

Condado servido	Mahoning, todas las áreas
Servicios prestados y clientes atendidos	Proporciona hasta 24 meses de vivienda de transición y servicios de apoyo para personas sin hogar, químicamente mujeres dependientes con hijos. Apoyo los servicios incluyen dependencia química y mental tratamiento de salud, manejo de casos, en el sitio cuidado de niños, transporte y recreación.
Servicios de transporte prestados	Los servicios de apoyo incluyen transporte.
Requisitos de elegibilidad	Mujeres sin hogar y químicamente dependiente con hijos.
Horas de servicio	Lun-vie 8 am-4:30pm
Cómo se prestan los servicios de transporte	N / A
Tipo de servicio de transporte provisto	N / A
Programación	Llame para informacion.
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	N / A
Gastos totales de transporte	No reportado
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

Wheels of Mercy¹

Condado servido	Mahoning, Trumbull, Columbiana, Ashtabula, Geauga, Mercer y Lawrence PA
Servicios prestados y clientes atendidos	Transporte gratuito a los hospitales Shriner's; para niños que son víctimas de quemaduras o tienen ortopedia problemas.
Servicios de transporte prestados	Transporte para niños víctimas de quemaduras. o tiene problemas ortopédicos.
Requisitos de elegibilidad	Nacimiento a 18 años de edad.
Horas de servicio	N / A
Cómo se prestan los servicios de transporte	N / A
Tipo de servicio de transporte provisto	Puerta a puerta.
Programación	Llame para informacion.
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	N / A
Gastos totales de transporte	No reportado
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

¹ Fuente: Línea directa de ayuda Crisis Center, Inc. (http://hhcc.bowmansystems.com/index.php?option=com_cpx)

Servicios de Transporte en el Condado de Mercer

Servicios de transporte de la agencia prestados, según lo informado durante la preparación de la actualización
El plan de coordinación del transporte se presenta en las siguientes páginas.

Agencia del Área del Condado de Mercer sobre el Envejecimiento, Inc.

Condado servido	Mercer
Servicios prestados y clientes atendidos	Brindar servicios orientados a personas de la tercera edad. y servicios de transporte MATP a todos los MATP-clientes elegibles
Servicios de transporte prestados	Viajes compartidos para personas mayores, viajes de MATP a servicios médicos cuidado y viajes en taxi y ambulette para MATP para personas mayores cuando sea necesario
Requisitos de elegibilidad	Debe tener 60 años o más para el viaje compartido para personas mayores, o debe ser elegible para el programa MATP para elegibles MA excursiones
Horas de servicio	Diario
Cómo se prestan los servicios de transporte	Contratar con otra organización
Tipo de servicio de transporte provisto	Puerta a puerta y bordillo a bordillo con embarque asistencia, rutas fijas y rutas flexibles
Programación	Requiere un nuevo horario de recogidas y devoluciones cada día
Tipo de software de programación	Hoja de cálculo o base de datos de computadora, Horizon software, a través de la comunidad del condado de Mercer Tránsito
Número de vehículos en la flota	0 0
Gastos totales de transporte	\$ 801,579
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	97,568

Asociación de acción comunitaria del condado de Mercer

Condado servido	Mercer
Servicios prestados y clientes atendidos	Proporcionar educación, empleo, vivienda, Servicios de veteranos, climatización y utilidad asistencia para residentes de bajos ingresos de Mercer Condado
Servicios de transporte prestados	Servicios de transporte para veteranos.
Requisitos de elegibilidad	Militares y veteranos.
Horas de servicio	N / A
Cómo se prestan los servicios de transporte	N / A
Tipo de servicio de transporte provisto	N / A
Programación	Llame para obtener información.
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	0 0
Gastos totales de transporte	\$ 0
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

Administración de Salud de Veteranos, VA Butler Healthcare - Michael A. Marzano VA

Clínica para pacientes ambulatorios (condado de Mercer) ¹

Condado servido	Mercer
Servicios prestados y clientes atendidos	Servicios disponibles: registro, atención primaria, exámenes físicos, asesoramiento para dejar de fumar, consejería de farmacia, clínica Coumadin, rutina laboratorio, Tele-Salud, Tele-Derm, Tele-Retinal Exámenes de la vista para diabéticos, Tele-MOVE !, nutrición, exámenes de la vista para diabéticos, cuidado de la salud de la mujer, social servicios de trabajo, cuidados paliativos, consulta externa servicios de salud del comportamiento, fisioterapia, podología, radiología y asistencia de transporte.
Servicios de transporte prestados	Asistencia de transporte.
Requisitos de elegibilidad	Militares y veteranos.
Horas de servicio	De lunes a viernes, de 8:00 a.m. a 4:30 p.m.
Cómo se prestan los servicios de transporte	N / A
Tipo de servicio de transporte provisto	N / A
Programación	Llame para informacion.
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	0 0
Gastos totales de transporte	\$ 0
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

¹ Fuente: Pennsylvania 211 Southwest (<https://pa211sw.communityos.org/zf/profile/search/advanced/1>)

Enlace profesional de Pensilvania - Condado de Mercer

Condado servido	Mercer
Servicios prestados y clientes atendidos	Brindar servicios de empleo y capacitación para Residentes del condado de Mercer que intentan mantener u obtener empleo y / o capacitación Los servicios incluyen asesoramiento laboral, pruebas y evaluación; reanudar la asistencia de preparación, Entrenamiento de entrevistas y otra orientación previa al trabajo servicios; búsqueda de trabajo y referencias; seguro de desempleo y registro de trabajo; información sobre el mercado laboral y la carrera profesional; información sobre ayuda financiera para educación y formación; y referencia para capacitación laboral, transporte, cuidado de niños, asesoramiento personal y financiero, atención médica y otros recursos de servicios humanos en el comunidad.
Servicios de transporte prestados	Transporte relacionado con el empleo y el trabajo. servicios de formación ¹
Requisitos de elegibilidad	Personas desempleadas ¹
Horas de servicio	Lunes, martes, jueves y viernes de 8:00 a. M. A 5:00 pm, miércoles, 8:00 am a 6:00 pm ¹
Cómo se prestan los servicios de transporte	N / A
Tipo de servicio de transporte provisto	N / A
Programación	N / A
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	0 0
Gastos totales de transporte	\$ 0
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

Taxi confiable de Phil

Condado servido	Mercer
Servicios prestados y clientes atendidos	Transportar clientes a clínicas u otros lugares
Servicios de transporte prestados	Empresa de paratransito con 2 vehículos

Requisitos de elegibilidad	N / A
Horas de servicio	De lunes a sábado de 6 a.m. a 1 a.m.
Cómo se prestan los servicios de transporte	Dentro de la agencia y contratando a otra organización
Tipo de servicio de transporte provisto	Puerta a puerta y bordillo a bordillo con embarque asistencia
Programación	De antemano al menos 24 horas por adelantado, y en demanda
Tipo de software de programación	Papel
Número de vehículos en la flota	2
Gastos totales de transporte	\$ 0
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

Centro de enfermería de Avalon Springs

Condado servido	Mercer
Servicios prestados y clientes atendidos	Proporcionar enfermería a largo plazo las 24 horas y atención de rehabilitación y 15 viviendas independientes apartamentos
Servicios de transporte prestados	Contrato con una compañía local de ambulancias
Requisitos de elegibilidad	N / A
Horas de servicio	Según sea necesario
Cómo se prestan los servicios de transporte	Contratar con otra organización
Tipo de servicio de transporte provisto	N / A
Programación	N / A
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	0 0
Gastos totales de transporte	\$ 0
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

Centro Príncipe de Paz

Condado servido	Mercer
Servicios prestados y clientes atendidos	N / A
Servicios de transporte prestados	Transportar clientes a servicios convencionales como comprar comestibles o centrar servicios y soporte grupos
Requisitos de elegibilidad	Personas sin hogar para Ruth o familias necesitadas de bajos ingresos de manejo intensivo de casos
Horas de servicio	Días laborables
Cómo se prestan los servicios de transporte	Dentro de la agencia
Tipo de servicio de transporte provisto	Puerta a puerta con ayuda de embarque
Programación	N / A
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	0 0
Gastos totales de transporte	\$ 0
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

Primary Health Network Charitable Foundation - Proporcione el Ride Medical

Programa de transporte¹

Condado servido	Mercer, Lawrence, Beaver Clarion
Servicios prestados y clientes atendidos	Ofrece servicios de transporte gratuitos para Primaria Pacientes de la Red de Salud (PHN) que no tienen medios de transporte. PHNCF recogerá y dejar pacientes desde y hacia sus médicos equipo. PHNCF ofrece este servicio a pacientes que residen en Mercer, Lawrence, Beaver y Condados de Clarion.
Servicios de transporte prestados	Transporte hacia y desde citas con el médico.
Requisitos de elegibilidad	Pacientes de la red primaria de salud que no tienen medios de transporte y no tienen transporte hasta cita con el médico.
Horas de servicio	De lunes a viernes, de 8:00 a.m. a 5:00 p.m.
Cómo se prestan los servicios de transporte	N / A
Tipo de servicio de transporte provisto	Puerta a puerta.
Programación	Llame para programar.
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	0 0
Gastos totales de transporte	\$ 0
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

¹ Fuente: Pennsylvania 211 Southwest (<https://pa211sw.communityos.org/zf/profile/search/advanced/1>)

56

Primary Health Network Charitable Foundation - Soluciones de transporte de CF CF

Condado servido	Mercer, Lawrence, Trumbull, Crawford
Servicios prestados y clientes atendidos	Proporciona transporte. Fundación benéfica es comprometido con la seguridad, proporcionando un tiempo y Sistema de transporte personal para todos los residentes. en las areas de servicio.
Servicios de transporte prestados	Transporte para todos los residentes en el área de servicio.
Requisitos de elegibilidad	Clientes en Crawford, Mercer, Lawrence y Área de Trumbull, de 18 años o más.
Horas de servicio	El horario es de 6:00 a.m. a 6:00 p.m., horario nocturno Disponible bajo petición.
Cómo se prestan los servicios de transporte	N / A
Tipo de servicio de transporte provisto	Puerta a puerta.
Programación	Llame o solicite en línea.
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	0 0
Gastos totales de transporte	\$ 0
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

¹ Fuente: Pennsylvania 211 Southwest (<https://pa211sw.communityos.org/zf/profile/search/advanced/1>)

Comisión de Salud Mental del Condado de Mercer

Condado servido	Mercer
Servicios prestados y clientes atendidos	Proporcionar salud mental, drogas y alcohol, discapacidad intelectual y caso de intervención temprana gestión, apoyo de pares, admisión y servicios de evaluación y prevención
Servicios de transporte prestados	N / A
Requisitos de elegibilidad	N / A

Horas de servicio	N / A
Cómo se prestan los servicios de transporte	N / A
Tipo de servicio de transporte provisto	N / A
Programación	N / A
Tipo de software de programación	N / A
Número de vehículos en la flota	0 0
Gastos totales de transporte	\$ 0
Total de millas del vehículo	0 0
Total de viajes de pasajeros	0 0

Cambios en el panorama de los servicios de transporte

Los servicios de transporte y la financiación pueden cambiar a medida que el transporte estatal y federal Los programas de servicio cambian con el tiempo. Además, con el desarrollo de tecnología dominante En apoyo de la prestación de servicios de transporte, se presentan nuevas oportunidades.

Tres de estos cambios en los últimos años son notables:

1. Servicio de transporte de la agencia local de servicios humanos respaldado por Medicaid federal financiamiento, asignado a través del gobierno estatal
2. Nuevos servicios de transporte prestados directamente por redes de atención administrada, particularmente servicios médicos utilizados por personas de bajos ingresos. Muchos de estos servicios de transporte son administrado por empresas nacionales de corretaje de transporte que han sido contratadas por Los sistemas de atención administrada.
3. Servicios de transporte privado como Uber y Lyft que operan en competencia directa. con servicios locales de taxi.

IV

Necesidades insatisfechas, y huecos y superposiciones en Servicios de transporte

Las necesidades no cubiertas y las brechas y superposiciones en los servicios de transporte se presentan por separado para Condados de Mahoning y Mercer. Se recabó información de tres iniciativas:

1. Encuestas en línea de poblaciones objetivo
2. Debates entre las partes interesadas en un taller.
3. Una encuesta de servicios de transporte entre agencias de servicios humanos y privados.
empresas de transporte

Necesidades insatisfechas y lagunas y superposiciones en el condado de Mahoning

Encuestas de poblaciones objetivo

En el otoño de 2015, los residentes del condado de Mahoning completaron encuestas en las categorías de personas mayores, personas con discapacidades, veteranos y familias de bajos ingresos. Este resumen presenta información en áreas particulares de necesidad y brechas en el servicio. Los resultados completos se presentan en informes separados por grupos demográficos.

Incapacidad para viajar: falta de transporte

- **Para las personas mayores** , el 25.4% tiene problemas frecuentes para poder viajar debido a la falta de transporte y 28.6% tienen problemas ocasionales.
- **Para las personas con discapacidad** , el 50.6% tiene problemas frecuentes para poder viajar debido a un falta de transporte y el 39.8% tiene problemas ocasionales.
- **Para los veteranos** , el 32.1% tiene problemas frecuentes y el 39.3% tiene problemas ocasionales.
viajes por falta de transporte.
- **Para las familias de bajos ingresos** , el 34.7% tiene problemas frecuentes y el 49.1% de ellos los hogares tienen problemas ocasionales para hacer viajes debido a la falta de transporte.

Algunos de los comentarios hechos por personas de la tercera edad acerca de tener problemas para conseguir lugares debido a la falta de el transporte incluye:

- "Citas con el médico"
- "Compras"
- "No se puede tomar un autobús"

Algunos de los comentarios hechos por personas con discapacidades acerca de tener problemas para llegar a lugares

debido a la falta de transporte incluyen,

- "Compras de comestibles; oficinas legales "
- "Citas con el médico"
- "Citas médicas"

Algunos de los comentarios hechos por los veteranos acerca de tener problemas para conseguir lugares debido a la falta de

el transporte incluye:

- "Trabajo, compras"
- "Citas médicas"
- " Para pagar facturas y comprar alimentos"

Algunos de los comentarios hechos por familias de bajos ingresos acerca de tener problemas para obtener un lugar debido

a la falta de transporte incluyen:

- "Iglesia"
- "Citas con el médico"
- "Trabajo; Compras"
- "Citas con el médico; Cabello; Biblioteca; Compras"

Dificultad para viajar por día de la semana

- **Para las personas mayores, de** martes a domingo son los días de la semana más difíciles de viajar, con

Los porcentajes que van del 22.4% al 25.4% que informan esos días son los más difíciles de viaje.

- **Para personas con discapacidades, veteranos y familias de bajos ingresos** , sábado y domingo

Son los días más difíciles de la semana para viajar.

60 60

- **Para las personas mayores, veteranos y familias de bajos ingresos, la** noche es el momento más difícil del día.

viajar.

- **Para las personas con discapacidad, la** mañana y la tarde son los momentos más difíciles para viajar,

con 34.9% y 36.4% reportando esos tiempos como difíciles, respectivamente.

Algunos de los comentarios hechos por personas mayores que necesitan o desean un servicio diario incluyen:

- "Demasiado temprano o demasiado tarde"
- "Noche después de las 6PM"

Algunos de los comentarios hechos por personas con discapacidades que necesitan o desean un servicio de fin de semana

incluir:

- "Doctor y trabajo / iglesia el domingo"
- "Sábado y domingo, así como trabajar el segundo turno de noche"
- "Más tarde el sábado"

Algunos de los comentarios hechos por veteranos que necesitan o desean un servicio de fin de semana incluyen,

- "Domingos y tercer turno tarde en la noche para trabajar"
- "Tenga un servicio de autobús de fin de semana: un servicio dominical durante todo el día y un servicio de línea los sábados por la noche"
- "Domingos y sábados por la noche"
- "Tenga un servicio de autobús de fin de semana: un servicio dominical durante todo el día y un servicio de línea los sábados por la noche"

Algunos de los comentarios hechos por familias de bajos ingresos que necesitan o desean un servicio de fin de semana

incluir:

- "El autobús no funciona los domingos"
- "Sábado por la noche; Cualquier domingo "
- "Los domingos. Como el servicio de autobuses está apagado los domingos, tengo que encontrar transporte para mis dos trabajos que trabajo ese día " .

Lugares difíciles de alcanzar

Algunos de los comentarios realizados por personas mayores sobre lugares que les resulta difícil viajar

incluir:

- "Condados de Trumbull y Columbiana"
- "Hubbard, OH"

- "El autobús Hillman es muy necesario. Por favor, devuelva la ruta del autobús Hillman."

Algunos de los comentarios realizados por personas con discapacidad sobre los lugares que encuentran

difícil de viajar incluyen,

- "El autobús de Hillman Street revivió; Servicios dominicales"
- "Servicio a Hubbard"
- " Hay brechas en las rutas de autobuses en secciones de Polonia y aunque sus rutas se han expandido (Boardman Loop / Canfield) se haría un bucle posterior. No hay autobús de conexión al área de Struthers después de las 7 PM

Algunos de los comentarios hechos por veteranos sobre lugares que les resulta difícil viajar

incluir,

- "Servicio de conexión de New Castle; Quizás al este o al área del centro comercial "
- "Obtenga un autobús para conectarse a New Castle"
- "Ir a Canfield o Warren"

Algunos de los comentarios hechos por familias de bajos ingresos sobre lugares que les resultan difíciles

viajar incluye:

- "Más expansión de viajes a las áreas de Warren, para visitas de compras, negocios. gustaría para vernos por las áreas de Niles, Hubbard también. También extienda los horarios los sábados, tenga autobuses

- los domingos, festivos como otras ciudades ".
- "A lugares en Warren"
- "Bus los domingos; Nightline to Struthers "
- "Hay brechas en las rutas de autobuses en secciones de Polonia y aunque sus rutas se han expandido (Boardman Loop / Canfield) se haría un bucle posterior. No hay conectar el autobús al área de Struthers después de las 7 PM ".

62 62

Taller con partes interesadas

Necesidades de transporte, brechas y superposiciones: ¿qué nos dice esta información?

Necesidades de transporte no satisfechas

- Asequibilidad de los servicios de transporte: familias de bajos ingresos.

Brechas y superposiciones en los servicios de transporte

- Transporte a través del condado
- servicios de fin de semana
- Estado cruzado: clínica UPMC de Cleveland; UMCC-Pittsburgh; Nuevo castillo
- Mayor frecuencia
- Servicios nocturnos.
- Rutas añadidas (este y oeste)
- Horario de tarde / fin de semana
- Tiempo de espera para clientela.
- Servicio de autobús al centro comercial - Eastwood
- Autobuses cruzados
 - ✓ No quiero ir a la estación de autobuses del centro: estilo de vida, mujeres, niños)
 - ✓ Minimice las brechas de tiempo entre paradas - sensible al tiempo - costoso
 - ✓ Citas familiares - ¿Mini furgonetas?
 - ✓ Miedo de usar el servicio de autobús
 - ✓ Educación del cliente / comunidad
 - ✓ Comunidad médica / encargados de citas
 - ✓ Sin hogar con mascotas

Viendo hacia adelante

- Más comunicación entre WRTA y los proveedores de servicios.
- Los proveedores de servicios deben capacitar a la clientela: cómo usar los servicios de transporte
- Comprensión de lo que proporciona el sistema.
- Los proveedores de servicios (por ejemplo, médicos) deben comprender los servicios de transporte disponibles.
- Entrenamiento de viaje
- comercialización
- educación
- Agencias estatales: agencias del área del condado sobre el envejecimiento y la Oficina de Rehabilitación Vocacional

¿Qué hemos aprendido?

Necesidades no satisfechas

- Asequibilidad de los servicios de transporte para familias de bajos ingresos.

Brechas y superposiciones en los servicios

- Se necesita una programación de tarde y fin de semana.
- Se necesita una reducción en el tiempo de espera para la clientela.

Tecnología, programas de financiación, otras consideraciones

- Se necesita más comunicación entre WRTA y los proveedores de servicios.
- Los proveedores de servicios deben capacitar a la clientela para que puedan usar el transporte disponible.
servicios
- Los clientes y proveedores de servicios comprenden lo que proporciona el sistema de transporte.
- Los proveedores de servicios (por ejemplo, médicos) deben comprender los servicios de transporte disponibles.

La historia de nuestro sistema: ¿Dónde hemos estado? ¿Dónde estamos ahora? ¿Dónde ¿estamos yendo?

El pasado

Necesidades no satisfechas

- Disminución de la población.
- Los veteranos confían en los servicios de autobuses que en el pasado.
- Menos oportunidades de trabajo con la ciudad cambian las necesidades de transporte
- Interacción centrada en el cliente: personas sin hogar y de bajos ingresos; veteranos y personas mayores en alto
se levanta
- 1 automóvil por hogar a la aceptación de poseer más de un automóvil por hogar
- Concentración de la pobreza: niveles de ingresos.

Servicios de transporte

- Servicio de cortes
- Acta de Americanos con Discapacidades
- Cantidad de viajes reducida
- Solíamos prestar vehículos, pero problemas con:
 - ✓ responsabilidad
 - ✓ Costos de gasolina
 - ✓ # de vehículos
 - ✓ Tiempo del personal
- JFS detuvo / cortó los servicios de transporte
- Menos llamadas relacionadas con el transporte

- Cuando WRTA fue transportado para escuelas y las fábricas de acero estaban abiertas, fue muy positivo tiempo en transporte
- El avance en las rutas fue bueno
- Cross County en los condados de Mahoning y Trumbull
- Reducciones en los servicios >>> impacto en el empleo y la accesibilidad

Tecnología, programas de financiación, otras consideraciones

- A fines de la década de 1990, el estado alentó el desarrollo de planes coordinados, ambos Mahoning y Trumbull lanzaron comités para comenzar la discusión
- Fondos federales y estatales.
- Legislación de transporte.
- Cambio en los niveles de financiación: impuesto sobre la propiedad a las ventas
- Compartir fondos federales de 1 sistema de tránsito a tres. UZA cambia debido al censo
- Turnos de financiación
- Censo
- Cambio en el área urbanizada.
- Mayores precios de la gasolina.
- Disminución de fondos del Título 3
- La pérdida de fondos cambió la forma en que abordamos el servicio
- Subsidio oculto de carreteras y gas que distorsiona el costo de propiedad de los automóviles.
- La zonificación y la dispersión del uso de la tierra interrumpieron los patrones de desarrollo.
- Impuesto a la propiedad perdido y servicio reducido
- Impuesto WRTA
- Cambios en las reglas de ADA

El presente

Necesidades no satisfechas

- Los clientes jóvenes (adolescentes hasta los 30 años) no quieren usar - narcisismo
- Quiere sus propios autos; quiero que alguien compre para ellos; debería ser costoso
- Aumento en el número de personas de bajos ingresos que necesitan transporte.
- Aumentar el número de población con discapacidad.
- Envejecimiento rápido de la población en un metro cada vez más reducido
- Más dificultades para las mujeres que tienen hijos para trabajar e ir a la escuela.
- Hacer que los niños menores de 5 años asistan a la guardería
- Mayor población de familias de bajos ingresos.

Servicios de transporte

- Rutas de autobús adicionales para autobuses de transferencia.
- Aumento de llamadas y gastos relacionados con el transporte.

sesenta y cinco

- Expansión de rutas.
- Estándares de seguridad
- Servicio de transporte en todo el condado.
- Tarifas razonables
- Vehículos accesibles
- Oportunidad de la Sección 5310 del TLC para obtener autobuses para atender a discapacitados y ancianos.
- Proporcionamos pases de autobús; ayudamos con los viajes cuando el servicio de autobús no es una opción; por conexión a otras agencias
- Tenemos servicio en el condado ahora

- Vehículos nuevos con portabicicletas.
- 100% ADA accesible
- número 1-800
- servicio nocturno
- ADA (servicio SST)
- Rutas ampliadas
- Acceso más fácil
- Warren express
- Rutas YSU
- Pensando en agregar servicio por hora
- Aumentar la necesidad de servicio de fin de semana y noches.
- Utilice autobuses pequeños
- Más frecuencia
- Los servicios del sábado están de regreso
- El servicio de autobuses se ha expandido a otras áreas del condado.

Tecnología, programas de financiación, otras consideraciones

- Medios de comunicación social
- Los servicios de la agencia están mejor coordinados para impactar los resultados: esto se hace a veces por transporte de clientes para garantizar que reciban servicios
- La coordinación sigue siendo un desafío.
- Las partes interesadas de la agencia han cambiado; quedan algunos desafíos
- Imposible tener un sistema de transporte que no esté subsidiado.
- La regulación de la Reserva Federal (MAP-21) pone mayor énfasis en multimodal y DOT y desempeño métrica
- Atención médica y centros médicos independientes que construyen nuevas instalaciones fuera del servicio. población del área
- La igualdad ahora existe
- La discriminación ya no existe

66

- Las personas y sus necesidades son el foco principal.
- La pérdida de fondos nos llevó a buscar asociaciones con agencias comunitarias para ayudar a nuestros clientes
- Actualizaciones tecnológicas
- Impuesto a las ventas para crear nuevas rutas.
- reglas de la ADA
- WRTA ahora financieramente estable
- Estudio de mejora de la movilidad de Ohio - 2012
- teléfonos inteligentes

El futuro

Necesidades no satisfechas

- Encuentre más formas de ayudar a las personas a pagar las tarifas y volver a instalar las licencias
- Asequibilidad
- Varias formas de pagar las tarifas de los autobuses.
- Necesidades de servicio: continúe monitoreando

Servicios de transporte

- Tiempo mínimo de espera para los servicios de transporte.
- Acceso a todas las partes de los condados.

- Con una mejor financiación, construya todas las rutas con 30 minutos de avance
- Mayor frecuencia de rutas; servicios ampliados
- Se necesita un mayor número de carreras en cada línea, pero vehículos más pequeños en todas las líneas, incluidas servicios de ruta fija
- Aumentar la frecuencia del servicio.
- Centros de transferencia dentro del condado
- Estacionar y viajar (para intercambiar pasajeros)
- Inclusión de todo en las rutas.
- Horas y rutas ampliadas.
- Ejecutar 24/7 para satisfacer las necesidades de los usuarios.
- Extender a grandes empleadores
- Cambiar / mejorar la seguridad de las estaciones de autobuses y viajar en el autobús
- Servicio tipo automóvil flexible (probablemente necesita ser subsidiado públicamente, por lo que puede no ser factible)

Tecnología, programas de financiación, otras consideraciones

- Punto de entrada coordinado a todos los servicios de transporte.
- El cambio tiene que estar en la forma en que se suministran los fondos.

67

- ¿Qué pasa si una agencia tiene una gran idea, pero no tiene fondos equivalentes como se aplica a transporte
- Me gustaría tener una mejor comunicación con las agencias de recursos humanos.
- Incrementar la cantidad de pasajeros con educación y capacitación.
- Establecer relaciones con otros proveedores de tránsito.
- gestión de la movilidad
- Coordinación con agencias de servicios públicos, privados y sociales.
- Entrenamiento de viaje
- Público informado
- Coordinación regional
- Tránsito de google
- Tecnología con iPhone: permite que las personas sepan cuánto tiempo pasarán hasta el próximo autobús
- Cambiar la cultura del Condado de Mahoning con respecto al transporte público.
- Teléfonos inteligentes - estilo Uber
- comercialización
- Entrenamiento de viaje
- Aumentar los contratos de transporte con organizaciones sin fines de lucro y para que las agencias con fines de lucro puedan transportar y gente de servicio
- Contratos laborales y médicos.
- Colaboración - líderes de la iglesia; reunión de coordinadores para acceder al servicio
- Educar a la comunidad y la disponibilidad de servicios, costos-beneficios - individuos, agencia proveedores
- Administre todos los dólares a través de una agencia estatal / agencia local
- Educar! ¡Educar! ¡Educar!
- sistema simplificado
- Más coordinación entre los proveedores que atienden a poblaciones con necesidades similares. (viajeros), ancianos, personas con discapacidades cognitivas, aquellos que necesitan transporte para instalaciones medicas
- Marketing digital para familiarizar a los pasajeros potenciales con la disponibilidad y los beneficios del tránsito. servicios

- Clave para la coordinación: identifique un grupo de partes interesadas que quieran trabajar en un mensualmente
- Desarrollar un equipo de marketing de usuarios para alcanzar y normalizar el uso del servicio.
- Las prioridades deben ser garantizar que todas las agencias tengan la oportunidad de involucrarse en transporte en algún nivel, si así lo eligen. No debe estar limitado por su presupuesto tamaño.
- Fomentar el desarrollo orientado al servicio cerca de una ruta fija.

68

- Adopte MAP-21 y cualquier nueva legislación
- Automóviles inteligentes y personalización de todo, incluidos los tele-servicios.
- La caída de los precios de la vivienda en el valle permitirá alentar a más personas que no pueden permitirse, moverse a los suburbios
- Al menos tenemos algo
- Aumentar los fondos para las personas mayores a medida que crecen

¿Qué debería lograr un sistema de transporte bien coordinado?

- Los clientes deben ser tratados bien y con respeto.
- Eliminación del estigma asociado con viajar en el autobús.
- Asequibilidad
- Accesibilidad
- Servicio 24/7
- La seguridad
- Conveniencia
- Accesibilidad regional
- Se necesitan mejoras en la infraestructura, incluidas carreteras, aceras y cruces peatonales.

Pensamientos finales

- Es bueno que estemos colaborando
- Necesitamos educar y ayudar a las personas a viajar en el sistema de autobuses.
- Es responsabilidad de los proveedores de servicios educarse sobre el autobús. sistema, y luego transmitir este conocimiento a los consumidores

Encuesta de servicios de transporte

Necesidades de transporte no satisfechas específicas para la agencia y los clientes

- Personas de bajos ingresos que no pueden pagar pases o boletos. Los clientes cancelan citas debido a que no tiene transporte, no puede obtener la atención adecuada. Los viajes de Medicaid tienen límite, muchos los clientes ya se han encontrado con los suyos, necesitan transporte alternativo.
- Transporte de manera oportuna a sitios de educación y trabajo que no están en una corriente ruta de autobús, por ejemplo, las horas de empleo 9 - 5pm en las rutas de autobús no corresponden a estas horas Tener que salir 1.5 horas antes del trabajo para conectarse con las rutas en La terminal de autobuses.
- Se insta a los clientes a comunicarse con nuestra oficina por teléfono, correo y correo electrónico si el transporte es no disponible. Se necesita transporte para las citas de oficina para firmar documentos y

69

para llegar a la corte. En general, los clientes vienen a la oficina en pequeños grupos o como individuos en una base ad hoc una o dos veces. Los clientes luchan por encontrar transporte a Akron para Audiencias del Seguro Social y a Cleveland para audiencias de inmigración. Clientes sin hogar debe caminar en todo clima para llegar a la biblioteca, citas médicas, alojamiento y otros servicios.

- Muchos de nuestros clientes usan el autobús para llegar a nuestra oficina y no hay una parada de autobús en Central Plaza que es el "distrito de negocios".
- Los servicios de transporte solo se brindan para un número limitado de niños de Head Start debido a los costos operativos / de personal. No se proporciona transporte a la salud del comportamiento. clientes, aparte de un número limitado de boletos / pases y un viaje ocasional en taxi. El transporte es una barrera importante para muchos de nuestros clientes.
- No hay suficiente transporte
- Existe la necesidad de transporte hacia el condado de Trumbull.
- Somos el 211 para el área y muchas veces nuestros consumidores llamarán para pedir Asistencia con el transporte. También tenemos un centro comunitario y algunos consumidores. no pueden llegar al Northside debido a la falta de transporte.
- Acceso a la información de la ruta del autobús para que se puedan emitir pases de autobús a los clientes en lugar de Proporcionar transporte para ellos (que es más costoso).
- Los veteranos discapacitados y sin hogar tienen ingresos limitados y podrían usar el acceso a Pase mensual de autobús con descuento. Servicios de fin de semana, incluso si son limitados.
- El YMCA opera dos autobuses para llevar escuelas y grupos a nuestras 3 instalaciones. Sin embargo, Hay muchos clientes que no pueden acceder fácilmente a nuestras instalaciones y programas porque Tienen bajos ingresos.

Necesidades generales de transporte insatisfecho en la comunidad

- Me gustaría poder comprar pases para los viajes de acera a acera para que podamos dar a clientes en lugar del efectivo solamente (ya sea comprar por adelantado y recibir pases para ello o use cupones y se le facturará por los viajes cada mes). Muchos clientes no pueden acceder trabajar los domingos porque no hay paseos.
- Operar rutas de autobuses dominicales para empleo, iglesia y eventos sociales.
- Los clientes sin hogar deben caminar en todo clima para llegar a la biblioteca, clínica médica, vivienda y otros servicios del "centro". Los voluntarios de YSU deben caminar o encontrar un viaje para llegar del campus a nuestra oficina en el centro. El estacionamiento en el centro podría aliviarse si hubiera Una lanzadera con una ruta regular. La ruta debe extenderse desde Rescue Mission / St. Elizabeth's Hospital / D & E / YSU a la Seguridad Social / Covelli a Oakhill Renaissance Center como así como Federal St.

- Los clientes no siempre pueden pagar pases de autobús cuando sea necesario para llegar a nuestra oficina, doctor citas, etc. Sería bueno que una cierta cantidad de pases pudiera ser proporcionada por agencias, similar a la forma en que ayudan a los clientes a satisfacer la necesidad de pagar servicios públicos, etc. Además, sería bueno si, por ejemplo, nuestra oficina tuviera algunos pases que pudiéramos dar a clientes cuando programamos una cita.
- El transporte debe estar más disponible y ser consistente en toda el área.

- Un número creciente de clientes con necesidades especiales, una gravedad cada vez mayor (médica / Comportamiento), Nueva tecnología, Inclusión
- WRTA hace un buen trabajo manteniendo el cronograma y tratando de llegar y atender a los residentes y veteranos en el condado de Mahoning
- Más autobuses a ubicaciones suburbanas

Necesidades insatisfechas y lagunas y superposiciones en el condado de Mercer

Encuestas de poblaciones objetivo

En el otoño de 2015, los residentes del condado de Mercer completaron encuestas en las categorías de personas mayores, personas con discapacidades, veteranos y hogares sin automóviles. Las encuestas se revisaron en particular las áreas de necesidad y las brechas en los servicios.

Incapacidad para viajar: falta de transporte

- **Para las personas mayores**, el 15.7% tiene problemas frecuentes para poder viajar debido a la falta de el transporte y el 37.7% tienen problemas ocasionales.
- **Para las personas con discapacidad**, el 32% tiene problemas frecuentes para poder viajar debido a una falta de transporte y el 47.4% tiene problemas ocasionales.
- **Para los veteranos**, el 12% de los veteranos tienen problemas frecuentes y el 52% tienen problemas ocasionales. hacer viajes por falta de transporte.
- **Para hogares sin automóvil**, 10.5% por ciento de hogares sin automóvil tienen problemas frecuentes y 42.1% de esos hogares tienen problemas ocasionales viajes por falta de transporte.

Algunos de los comentarios hechos por **personas de la tercera edad** acerca de tener problemas para conseguir lugares debido a la falta de el transporte incluye,

71

- "Las citas están fuera de la jurisdicción".
- "Reuniones nocturnas / citas médicas"
- "Iglesia y compras"
- "Compras de comestibles"
- "Me pierdo los eventos en el Centro para personas de la tercera edad porque no puedo llegar aquí a las 8 AM"

Algunos de los comentarios hechos por **personas con discapacidades** acerca de tener problemas para llegar a lugares debido a la falta de transporte incluyen,

- citas médicas; Compras alrededor de las vacaciones
- Ir de compras
- Recoger recetas / compras
- Viaje al Día del Trabajo en Buhl Park; Saliendo de la ciudad

Algunos de los comentarios hechos por los **veteranos** acerca de tener problemas para conseguir lugares debido a la falta de el transporte incluye,

- No puedo tomar un autobús para un trabajo estable. (Solo compras y citas médicas)

Algunos de los comentarios hechos por hogares sin automóviles disponibles sobre tener problemas para conseguir lugares debido a la falta de transporte incluyen,

- Ir a la iglesia

Necesidad general de servicio de fin de semana

Para las personas mayores, las personas con discapacidades y los veteranos los sábados y domingos son los días más difíciles de la semana para viajar, mientras que para los hogares sin automóvil, los lunes y miércoles son los más difíciles

Días para viajar. Para las personas mayores y las personas con discapacidad, la noche es el momento más difícil del día para viajar. Para los veteranos y los hogares sin automóviles, las mañanas son el momento más difícil del día para viajar

Algunos de los comentarios hechos por personas mayores que necesitan o desean un servicio de fin de semana incluyen,

- "Sábados"
- "Días de servicio más largos, inicio del servicio de fin de semana, más de un día al área de compras"

Algunos de los comentarios hechos por personas con discapacidades que necesitan o desean un servicio de fin de semana incluir,

72

78 de 1189.

- Eventos en días festivos y fines de semana.
- Me gustaría algunos fines de semana y algunas noches.
- "Fuera del condado de Mercer o los fines de semana"

Algunos de los comentarios hechos por veteranos que necesitan o desean un servicio de fin de semana incluyen,

- Servicios de sábado y tarde; domingo
- domingo
- Tardes, días festivos y domingos. También tenga oficina abierta los sábados. Suministro

transporte a reuniones de tránsito, paradas de cortesía, más áreas publicadas de recogidas.

Algunos de los comentarios hechos por hogares sin automóviles disponibles que necesitan o desean servicio de fin de semana incluye,

- Días de servicio más largos; Comience el servicio de fin de semana; Más de un día a zona comercial.
- Si el autobús estaría disponible los sábados; sus conductores son muy útiles y están a tiempo 99% del tiempo.
- Sería bueno si la recogida fuera más tarde en la tarde; autobuses que funcionan los sábados y domingos

Lugares difíciles de alcanzar

Áreas de necesidad que se mencionaron en las secciones de comentarios de las encuestas en los cuatro diferentes grupos incluyen ir a la iglesia, citas médicas, ir de compras, Grove City.

El condado de Armstrong y Pittsburgh también se mencionaron como lugares a los que la gente quisiera transporte.

Algunos de los comentarios hechos por personas mayores sobre lugares que les resulta difícil viajar incluyen,

- "Servicio de autobús de Greenville"

- "Transporte urbano"
- "Ir de compras más de una vez por semana al centro comercial Shenango Valley Mall y Grove City Puntos de venta "
- "Iglesia y compras"
- "Al condado de Armstrong"
- "El autobús no va mucho a las extremidades de la ciudad. Siempre es difícil ir a Donofrio's y Direcciones de la Patagonia.

73

Algunos de los comentarios realizados por **personas con discapacidad** sobre lugares que les resulta difícil viaje incluye,

- Viaje al Día del Trabajo en Buhl Park; Saliendo de la ciudad
- Al palacio de justicia de Mercer
- Autobús a Pittsburgh; autobús para tomar clases después de las 5 p.m.

Algunos de los comentarios hechos por veteranos sobre lugares que les resulta difícil viajar incluyen,

- Más servicios de transporte a Niles.
- Creo que debe tener un autobús cada 45 minutos desde el centro de Sharon hasta el centro comercial. a Wal-Mart y de regreso.
- Tardes, días festivos y domingos. También tenga oficina abierta los sábados. Transporte de suministros para reuniones de tránsito, paradas de cortesía, más áreas publicadas de recogidas.

Algunos de los comentarios hechos por hogares sin automóviles disponibles sobre lugares que les resulta difícil viajar incluyen,

- "Ir a la iglesia los domingos y eventos especiales los sábados, tanto en Grove City como en otras áreas del condado de Mercer "

Medios primarios de transporte

- **Personas de la tercera edad** : el 25.3% de las personas de la tercera edad dijeron que estaban en el Servicio de Transporte Shenango Valley y el 28.9% toman el Mercer County Community Transit. El 34,9% dijo que conducirían sí mismos.
- **Personas con discapacidad** : el 43.4% toma el servicio de traslado Shenango Valley, y el 32.3% tome el servicio puerta a puerta del condado de Mercer. Solo el 7.1% de las personas con discapacidad manejan sí mismos.
- **Veteranos** : el 48% por ciento toma el servicio de traslado Shenango Valley. 12% toma el Mercer County Community Transit pero el 28% maneja solo.
- **Hogares con automóviles** : el 20% usa el servicio de traslado Shenango Valley, el 45% usa Mercer County Community Transit, y el 15% manejan ellos mismos. El valle de shenango Servicio de transporte y Mercer County Community Transit son muy importantes para estos grupos

Taller con partes interesadas

Necesidades de transporte, brechas y superposiciones: ¿qué nos dice esta información?

Necesidades de transporte no satisfechas

- Preocupación: mucha gente no conoce rutas, horarios.
- No puede hacer citas para trabajar, para el cuidado de la salud.
- Difícil de determinar las necesidades nocturnas
- Puede hacer que la gente trabaje, pero no en casa
- Algunas personas no tienen licencia de conducir, seguro o automóvil.
- Las personas no tienen dinero para mantener su propio transporte.
- Los trabajadores por turnos necesitan transporte
- Necesidad de citas dentales temprano en la mañana: todos quieren temprano
- ¿Las personas son resistentes a viajar en el autobús?
- Empleo - límites a trabajos en áreas periféricas - otras barreras; problema de horarios de trabajo
- ¿Dónde está la necesidad más alta?
 - ✓ En zonas de población
 - ✓ En zonas rurales
- 65+ gratis - Tarifa \$ 1.25 por trayecto; estudiantes \$ 0.60; transfiere \$ 0.25; discapacitado
- Algunas veces la demanda de transporte surge inesperadamente

Brechas y superposiciones en los servicios de transporte

- Más autobuses (\$ 400,000)
- Amplíe los horarios de los autobuses.
- Priorizar quién necesita transporte: ¿estudiantes de la escuela? - y crea la ruta
- El tránsito de New Castle puede llevar a las personas a citas médicas
- Operación los sábados y domingos.
- Horas más largas durante la semana.
- Explore situaciones superpuestas
- tiempos de espera
- Las camionetas se mueven con frecuencia
- Horas posteriores para fines de semana y fines de semana.
- Autobús más pequeño para ruta fija
- Programación
- comercialización
- horario comprensible
- Sab. - nada después de las 5pm
- El servicio de transporte se detiene después de las 5 p.m.

75

- Los fines de semana, no hay transporte: después de las 5:30 o 6 p.m.
- Necesidad de transporte fuera del condado para atención médica.
- Programe en línea: use más tecnología
- Wi-Fi en el bus

- El problema más grande es esperar mucho para tomar el autobús y ser recogido
- Choferes de autobus
- Problemas de líneas estatales (seguro de tránsito)
- Cruzando la línea de estado
- Problemas de Medicare para financiar diálisis
- Sábados - gotas y devoluciones - diálisis de ida y vuelta
- Sin servicio dominical - horario limitado
- Cancela y no aparece el problema - MCCT
- Problemas de tiempo: longitud SVSS y número de bucles diarios; murga
- Recolecciones rurales de "retorno de las inversiones"
- Escasez de conductores (¿puestos a tiempo parcial?; Problemas de presupuesto / financiación)
- Dividir entre tarjetas inteligentes automatizadas y no automatizadas
- Mire a Phil para coordinar los viajes médicos de Pittsburgh.

Viendo hacia adelante

- *"Copiar" un programa exitoso*
- Revisar "Sanciones" (sistema de mejora de confirmación)
- Aplicaciones para que los pasajeros sepan dónde está el autobús.
- Las paradas principales tienen una cuenta regresiva del autobús para informar cuándo llega el autobús
- *Necesito usar 211 para conectar personas*
- Gran área de uso - Farrell / Sharon
- Estigma para viajar en el autobús.
- Cultura metropolitana vs. Condado de Mercer y necesidades rurales
- *No conocemos todas las opciones de transporte disponibles: teléfono, taxi, transporte*
- Teléfono 24/7
- Uber
- Alquiler de autos en el área de la ciudad

¿Qué hemos aprendido?

Necesidades no satisfechas

- Se necesita un compromiso de tiempo para viajar en el autobús y los estigmas sociales asociados con el viaje.
el autobús o el uso del transporte público son cuestiones que deben abordarse
- Existe un conflicto / inconsistencia entre los horarios de los autobuses y el trabajo del cliente.
horarios y citas
- La población continúa disminuyendo y envejeciendo en el condado de Mercer

Brechas y superposiciones en los servicios

- Se necesita una mejor comercialización, educación y conciencia.
- El servicio de transporte necesita más horas de operación.
- Falta cobertura de área de servicio en las zonas rurales del condado de Mercer, así como un costo-
forma efectiva de proporcionar cobertura rural
- La cantidad de no presentaciones y cancelaciones promedio de alrededor de 150 por mes; esto cuesta dinero

y resulta en pérdida de ingresos

Tecnología, programas de financiación, otras consideraciones

- El GPS debe estar a bordo de cada autobús, y una aplicación disponible públicamente debe mostrar el actual ubicación de cada autobús para aliviar problemas de largos tiempos de espera para los clientes
- El financiamiento para los servicios de transporte es inadecuado en el condado de Mercer
- Quizás use autobuses más pequeños que circulan con más frecuencia

La historia de nuestro sistema: ¿Dónde hemos estado? ¿Dónde estamos ahora? ¿Dónde ¿estamos yendo?

El pasado

Necesidades no satisfechas

- Cambio demográfico
- Problemas económicos
- La población ha envejecido
- La necesidad de transporte para personas mayores ha disminuido en los últimos cinco años, a pesar de una significativa aumento de la población de mayor edad.
- Envejecimiento de la población
- Crecimiento de los altos edificios de ancianos, comunidades de ancianos, vida asistida.
- Los niños vivían más cerca de los padres a medida que envejecían y brindaban más atención.

Servicios de transporte

- Compañía de taxis desde 1980
- No se puede prestar servicio al taller de refugio

77

- Más rutas disponibles
- Pérdida de fondos "no show" del Programa de Transporte de Asistencia Médica a través de Departamento Estatal de Servicios Humanos
- Servicio de transporte Shenango Valley: nueva ruta agregada (express)
- Mercer County Community Transit: comenzó a coordinar viajes a Pittsburgh con el estado financiación, cuatro días a la semana
- Crecimiento de los proveedores de tránsito de la agencia (por ejemplo, Red de Salud Primaria)
- Tecnologías disponibles que pueden reducir la no presentación, irregularidades en la programación, etc.
- Disminución del número de autobuses y fondos.
- Las rutas fijas se basan en el área urbana - UZA (área urbanizada)
- Horas específicas, pero notificación de 2 días para asistencia médica
- Banco de transporte: para que la gente viaje

Tecnología, programas de financiación, otras consideraciones

- Eliminación de fondos para programas de transporte para apoyar a los "trabajadores pobres".
- Niveles de financiación entre programas federales y estatales.
- Fondos de Medicare disponibles para ambulancia; no tan estricto con los requisitos
- Mayor supervisión de PennDOT y FTA
- Menos financiación, más problemas para abordar, especialmente en relación con las carreteras y otros años de envejecimiento. infraestructura
- Directrices gubernamentales: restrictivas
- Comunidades más pequeñas en comparación con el noreste de Ohio
- La economía no es tan buena como era
- Los precios del combustible se estabilizan.
- Coordinación obligatoria con los programas de la Administración Federal de Tránsito.
- Financiamiento que puede utilizarse para el transporte de adultos mayores a través de la lotería de Pensilvania

- no ha aumentado en 8 años
- Busto de vivienda de 2007 - 2009
- Patrones de uso del suelo ... ahuecando áreas comerciales y residenciales en Sharon y
cambio de patrones comerciales en Hermitage (por ejemplo, cerca de la ruta 18 / Wal-Mart)
- Cambio de fabricación a economía de base de servicios
- Política: buena y mala
- Gobierno dividido

78

84

El presente

Necesidades no satisfechas

- El envejecimiento de la población está aumentando (baby boomers)
 - ✓ Más problemas de salud
 - ✓ Más necesidades
- Las tendencias demográficas no son un buen augurio para la cantidad de pasajeros sostenibles o la creciente cantidad de pasajeros.
- Alfabetización
- Falta de gratitud por un paseo

Servicios de transporte

- Acuerdos de coordinación entre agencias públicas, privadas y sin fines de lucro.
- Comercialización de servicios entre agencias sobre lo que está disponible en la comunidad.
- Tecnología para despacho
- Guía de usuario para jinetes
- Múltiples modos de transporte.
- Coordinación de servicios, no repita las cosas para ahorrar tiempo y dinero.
- Cantidad creciente de no presentaciones y cancelaciones ... no se adapta al uso disponible
 - tecnologías para combatir estas tendencias
- Nombres en los autobuses: ruta norte confusa
- Dónde pararse para el autobús
- Llevar a la gente hacia y desde los talleres; confiar en los vínculos
- Las personas que tienen que completar los servicios comunitarios: las horas de operación son limitadas
- Mejorar la comunicación sobre los horarios de los autobuses.
- Rutas fijas para llevar a las personas al refugio: la agencia paga por ello.
- 211 - (24 horas) - No siempre actualizado

Tecnología, programas de financiación, otras consideraciones

- Financiamiento de Medicare más estricto para ambulancia; por lo tanto, el transporte necesita más para
pacientes de diálisis
 - ✓ Autorización previa
 - ✓ Requisito cada 60 días: los médicos no están dispuestos a asumir otra
responsabilidad
 - ✓ Tantos programas de financiación diferentes, muchos con calificación única
requisitos para viajar en transporte público de ancianos, estadounidenses con
Ley de Discapacidades, Departamento de Obras Públicas del estado, Departamento de Bienestar,
Programa de transporte de asistencia médica. Diversas reglas y reglas
- La financiación es más específica: cantidad estancada disponible para proporcionar transporte, pero
El aumento de las necesidades puede requerir limitar la variedad de viajes a los más necesarios.

- Nuevo software para Shenango Valley Shuttle Service y Mercer County Community
 - Tránsito
- Financiación: uso específico más regulado, podría no ser donde más se necesita dinero
- Actualizar las políticas dentro de las agencias.
- Grandes ciudades vs. áreas rurales
- Financiamiento
- Regulación gubernamental
- Mayor supervisión a nivel estatal y federal (a los operadores de transporte público) ... pero menos
 - que la relación ideal que no es una asociación
- Directrices gubernamentales: no puede agregar un viaje a un viaje programado

Problemas más amplios

- La demanda de carreteras mejoradas ha alentado la expansión urbana. Esto está bien para los más jóvenes,
 - personas más sanas; no tanto para ancianos y discapacitados
- Teletrabajo: trabajo desde casa o cafeterías y restaurantes con Wi-Fi
- Intentar alejarse de los automóviles: aceras, ciclovías, etc.
- Envejecimiento de la necesidad de infraestructura y financiación
- Falta de un plan de marketing organizado y centralizado para que más personas sean conscientes de la
 - varios servicios / opciones disponibles
- Actualmente existe el temor de que la Atención Administrada para servicios sociales a largo plazo cambie el
 - dinámica de transporte en el condado.

El futuro

Mayor coordinación de servicios de transporte

- Mejor y más regular coordinación entre los proveedores de transporte público y privado.
 - proveedores de tránsito
- Mayor conocimiento del servicio disponible, ver más y mejor comercialización.
- Reducción de la duplicación de servicios entre varios proveedores de transporte.
- Rentable, todos trabajando juntos para alcanzar un objetivo común
- Más receptivo a las necesidades del cliente.
- Trabajar con otros proveedores de transporte para satisfacer tantas necesidades como sea posible.
- Proveedores de transporte:
 - ✓ Comunicarse con los consumidores sobre la disponibilidad de servicios por múltiples
 - proveedores
 - ✓ Necesidades de los consumidores satisfechas
 - ✓ El servicio de transporte florece porque la naturaleza cooperativa de los proveedores
 - ✓ Acceso más fácil a los servicios: más rutas en ruta fija; más personas conscientes y
 - utilizando el servicio

- En cinco años, ¿es factible identificar y coordinar a todos los proveedores de tránsito con

¿unos y otros?

- Colaboración entre agencias.
- Aumentar los servicios contratados privados.
- Grupos, organizaciones para subarrendar sus necesidades de transporte.
- Colaboración con agencias y la comunidad: para satisfacer las necesidades y obtener un comprensión de lo que los demás pueden hacer
- Patrocinio del empleador para el transporte.

Mejoras en los servicios de transporte

- Más fácil acceso a la información: más transparencia sobre los servicios disponibles, aprovechando ventaja de las tecnologías disponibles
- Simple, fácil de usar.
- Sentido común, no es necesario detenerse en la línea de estado
- Horas mas largas
- tiempos de espera más cortos
- Transporte el sábado
- Marketing positivo
- Comercialización de servicios del condado
- Puntos de transporte entre condados
- Rutas expresas
- Satisfacer las necesidades de la comunidad: más horas; horas de fin de semana
- Horas extendidas
- Prioridad a citas médicas.
- Tarifas más altas para crear fondos
- Agregar otro autobús o autobuses
- Ampliar el perímetro de los servicios.
- Pase de autobús con tarjeta inteligente
- Conexión a Pittsburgh
- Tránsito a través de las líneas estatales.
- Acceso ilimitado al transporte para todos los residentes del condado.
- Mejor entrega del servicio.

Tecnología, programas de financiación, otras consideraciones

- Tránsito de google
- tecnología
- Alquiler de Uber
- Centros de transferencia
- Herramientas fáciles de usar: aplicaciones telefónicas, recordatorios automáticos

- Nueva tecnología: teléfonos inteligentes, aplicaciones
- Aplicaciones de GPS para transporte y cumplir con los tiempos de llegada
- Tecnología: ¿pueden estos horarios de acceso?
- Programas y fondos estandarizados más fáciles para alentar el aumento de pasajeros para el acceso.
a rutas fijas
- MCCT con una flota de vehículos autónomos
- Cada vehículo estaría dedicado a un cliente para recogidas y viajes de regreso; Probablemente no práctico para clientes en silla de ruedas
- Alquiler de bicicletas
- Bastidores de bicicletas
- Alquiler de Uber
- El rol de Medicare >>> ampliar

- Informes más restrictivos y requisitos operativos
- Relajante regulación gubernamental
- Incrementar trabajos en el área

¿Qué debería lograr un sistema de transporte bien coordinado?

- Servicio confiable
- Acceso ilimitado al transporte para los residentes del condado de Mercer
- Los servicios de transporte deben ser oportunos, seguros y sensibles a las necesidades de los
clientela
- Capacidad de los clientes para viajar tanto regional como localmente.
- Una agencia para coordinar los servicios de transporte entre agencias (211)
- Debe haber un mecanismo para proporcionar financiación a las empresas privadas en los casos en que
los clientes no pueden pagar; asociación público-privada
- Reducción del tiempo de espera.
- Flexibilidad en la programación.
- Los servicios de transporte deben proporcionarse a un costo asequible para los clientes.
- Marketing positivo para aumentar la cantidad de pasajeros.
- Desregulado

Encuesta de servicios de transporte

Necesidades de transporte no satisfechas específicas para la agencia y los clientes

- Muchos de nuestros inquilinos de vivienda pública / sección 8 pueden no tener un vehículo o incluso tener un
licencia. Además, sus bajos ingresos pueden evitar satisfacer las necesidades de transporte.
- Ubicada en Mercer, Pa, Avalon Springs brinda atención de enfermería a largo plazo y
Apartamentos independientes. Nuestros residentes de apartamentos están buscando rutinariamente
transporte a citas médicas, supermercados, centros comerciales o para asistir
servicios religiosos. Sin ningún tipo de asistencia de transporte de fin de semana, el actual
Los residentes de los apartamentos se sienten aislados. La principal preocupación expresada por quienes viven en
nuestros apartamentos, es: el autobús debe hacerse con transportes antes de las 2:30 p.m., lo que hace que
Difícil acceso a este servicio. Nuestros residentes de apartamentos sufren de mala visión; pobre
El equilibrio, la dificultad para caminar y algunos dependen de una silla de ruedas para la movilidad.
- El tránsito no funciona después de las 3:00 p.m., por lo tanto, las personas no pueden depender de él, esto no es
transporte público
- Los clientes tienen que programar citas médicas alrededor del horario de tránsito. Clientes que viven en
Las zonas rurales tienen aún más restricciones de tiempo. Algunos conductores han sido groseros. Algunos
los clientes han sido retrasados a las citas y han tenido que reprogramar
equipo. La determinación de la recogida puerta a puerta ha llevado mucho tiempo para
Algunas personas.
- Los estudiantes han indicado que el transporte será bienvenido.
- He hablado con muchas agencias comunitarias, que compartieron que sus clientes tienen

problemas de transporte al hacer una cita con su médico o para pruebas de diagnóstico en los hospitales locales A veces los ancianos tienen largas esperas. Otro grupo con problemas de transporte son los trabajadores pobres que trabajan horas después de que el autobús dejó de funcionar por el día.

- Falta de transporte público a las áreas periféricas del condado y para los trabajadores por turnos.
- Algunos clientes no tienen transporte a las despensas de alimentos, especialmente a las personas mayores
- Transporte bajo demanda de regreso. Capacidad para que los consumidores lleguen al conductor temprano mañana o después de las horas. Horas ampliadas para transportes médicos rurales.
- El sistema de tránsito actual no satisface suficientemente las necesidades de las personas empleadas. o buscando empleo para mantener la autosuficiencia y / o el mejoramiento de nuestras familias. Las personas empleadas por el cuidado de la salud o la manufactura, especialmente, son programados en turnos y, por lo tanto, a menudo se limitan a aceptar un trabajo o mantenerse debido a la falta de transporte hacia y desde el trabajo. Nuestros empleadores en las principales áreas "rurales" de nuestro condado, (es decir, Jackson Center, Stoneboro, Transfer y Greenville, Mercer) no son

83

ofreció servicios de transporte para satisfacer las necesidades de su fuerza laboral. Nuestro "industrial corredor" que incluiría: Greenville Industrial Park e industrias ubicadas en Martin Luther King Blvd. no reciben servicio de transporte adecuado para permitir la habilidad de los trabajadores La oportunidad de trabajar. El tránsito actual y propuesto programado se basa en necesidades de servicio, y no para las necesidades de empleo de los pasajeros. Sugerencia para encuestar nuestra área empleadores y sus empleados sobre qué necesidades se satisfacen y no se satisfacen El servicio de tránsito actual.

- Las personas que usan andadores o personas con sobrepeso pueden ser incapaces de subir escaleras el autobús fácilmente y los conductores no ayudan y son descortés con el pasajero en el importar. Horarios o ruta, largas esperas entre dejar y recoger.

Necesidades generales de transporte insatisfecho en la comunidad

- Hay necesidades de transporte para personas de bajos ingresos que viajan después del traslado horas de servicio (5pm y festivos).
- Acceso limitado
- Las áreas rurales, por ejemplo, Greenville, Sandy Lake, Grove City, no tienen servicio de transporte Servicio. Esas personas tienen más dificultades para llegar a supermercados, bancos, etc. Muchos consultorios médicos ofrecen citas nocturnas. Los clientes que usan el tránsito son no puede beneficiarse debido a las horas de operación.
- Las áreas rurales del norte del condado de Mercer también luchan por poder proporcionar o Ofrecer servicios de transpiración adecuados. Entiendo que las personas eligen vivir en zonas más rurales áreas, pero aislamiento y distancia de las instalaciones de salud, trabajo y acceso a supermercados impacta la salud.
- Muchas agencias proveen su propio transporte para clientes porque el tránsito no conoce sus necesidades.
- Menos tiempo de espera para los viajes de ida y vuelta. Línea directa al conductor por problemas de recolección que ocurren en temprano en la mañana (antes del horario de oficina)

V

COORDINANDO SERVICIOS DE TRANSPORTE

Hay una gran cantidad de programas federales que proporcionan fondos para la entrega de transporte. servicios a personas mayores, personas con discapacidad y personas en familias de bajos ingresos. En el A nivel federal, se han identificado más de sesenta (60) programas separados. Dentro de los Estados Unidos Administración Federal de Tránsito del Departamento de Transporte, programas de asistencia financiera para el apoyo de los servicios locales de transporte público han existido y evolucionado para algunos cuarenta años.

Fue a fines de la década de 1960 y principios de la década de 1970 que la propiedad y la entrega del público los servicios de transporte pasaron del sector privado al público, ya que el mercado privado para los servicios de transporte ya no eran rentables. Pero las comunidades reconocieron que no todos las personas podrían satisfacer sus necesidades de movilidad sin algún nivel de transporte público servicios. En consecuencia, las comunidades locales se hicieron cargo de la propiedad y el control. Con el tiempo, local comunidades y gobiernos estatales desarrollaron programas mediante los cuales las comunidades locales podrían establecer crear nuevas agencias para controlar, operar y financiar servicios de transporte público.

Como resultado de acciones durante los últimos cuarenta y cinco años más o menos, ha ocurrido lo siguiente para proporcionar asistencia financiera a sistemas de transporte público en áreas metropolitanas:

- La legislatura del estado de Ohio ha financiado programas para apoyar la entrega de Servicios de transporte público en todo el estado, en condados urbanos y rurales.
- La Administración Federal de Tránsito del Departamento de Transporte de EE. UU. Ha establecido financiación directa para sistemas de transporte público, designando entidades específicas como WRTA como receptores de fondos de su Programa Urbano 5307 y su Autobús de la Sección 5339 y programa de instalaciones de autobuses
- WRTA tiene acceso a fondos de forma periódica a través del Departamento de Ohio de Transportes, Oficina de Tránsito Público.
- En Pennsylvania, la principal financiación directa de los servicios de transporte público es a través de Departamento de Transporte de Pensilvania.

Además, ahora se establecen programas de la Administración Federal de Tránsito nuevos o modificados. a través de la *Ley Fixing America's Surface Transportation (FAST)* en diciembre de 2015. Principal Entre los cambios en la Ley FAST se encuentra el Programa Sección 5310, recientemente titulado como *Mejorado Movilidad de personas mayores y personas con discapacidad* .

Además, hay una gran cantidad de programas en todos los departamentos y agencias gubernamentales. que proporcionan servicios humanos para personas necesitadas. Muchos de estos programas brindan servicios a personas mayores, personas con discapacidad y personas de familias de bajos ingresos. En más de sesenta de los programas de asistencia financiera, los servicios de transporte pueden ser proporcionados por servicios humanos agencias para ayudar a los clientes a obtener acceso a los servicios del programa. Típicamente, la provisión de los servicios de transporte son electivos por las agencias que brindan servicios, no obligatorios.

En general, se acepta que no hay suficientes recursos disponibles para locales, estatales y federales. fuentes y a través de fondos privados y servicios contribuidos para satisfacer las necesidades de movilidad de personas mayores, personas con discapacidad y personas de familias de bajos ingresos. Además, es generalmente aceptado que los servicios de transporte se ofrecen independientemente uno del otro, servicio las personas mayores, las personas con discapacidad y las personas de familias de bajos ingresos operan en el mismo vecindarios, especialmente durante los días de semana, por la mañana y por la tarde, ya que transportado a servicios de agencia.

Desarrollando una Familia de Servicios de Transporte

Los servicios de transporte disponibles para personas con necesidades de movilidad pueden adoptar diversas formas. Por lo general, los servicios de transporte incluyen servicio de autobús de ruta fija, como el que se opera ampliamente por WRTA en el condado de Mahoning y en menor grado por SVSS en el condado de Mercer. Además, estos Los servicios incluyen servicio de paratransito, a veces llamado puerta a puerta o que responden a la demanda Servicio. Por cualquier nombre, este servicio se distingue de la ruta fija en ese pequeño los vehículos responden a los patrones específicos de viaje que las personas necesitan hacer. Tal servicio puede incluye asistencia al conductor para que los clientes suban y bajen de un vehículo o hacia y desde un vehículo. En En circunstancias más raras, la asistencia se proporciona "a través de la puerta". A través del servicio de la puerta es generalmente proporcionado por agencias de servicios humanos en lugar de sistemas de transporte público.

El concepto de una " *familia de servicios de transporte* " está arraigado y reconoce la noción de que Los servicios de transporte deben responder a las necesidades específicas de los clientes, la variedad de viajes que necesitan hacer, y el carácter urbano-suburbano-rural del área dentro de la cual Se prestan los servicios. El concepto reconoce que las personas mayores, las personas con discapacidad y las personas en circunstancias de bajos ingresos pueden tener necesidades y servicios muy diferentes ser adaptado para responder a esas necesidades. Sin ser exhaustivo, estos pueden incluir:

- La falta de acceso a un vehículo de motor.
- Una discapacidad que les impide conducir.
- No tener familiares o amigos disponibles para ayudarlos a viajar localmente
- Incapacidad para caminar una distancia razonable hasta una parada de autobús o para poder esperar en una parada de autobús durante climas cálidos o fríos
- Vivir en un área donde el servicio de autobús urbano de ruta fija no es factible

La Figura 17 presenta un cuadro que caracteriza el concepto en relación con la movilidad del viaje y necesidades de las personas mayores.

Figura 17
Un concepto de familia de servicios de transporte

Fuente: Informe del Programa de Investigación Cooperativa de Tránsito # 82, Mejorando las Opciones de Tránsito Público para Mayores Personas.

Las personas mayores pueden tomar decisiones de viaje independientes siempre que estén saludables y capaz de moverse independientemente fuera de sus hogares. Sin embargo, como su habilidad para moverse acerca de su comunidad disminuye independientemente, requieren medios más especializados de transporte para mantener su capacidad de satisfacer las necesidades de viaje y la calidad de vida. Con una familia de servicios de transporte disponibles en una comunidad, los servicios están disponibles para hacer esto.

Un elemento importante del concepto es el servicio al cliente que reconoce la necesidad de información, formación y planificación para personas mayores, personas con discapacidad y personas con los bajos ingresos pueden hacer el uso más efectivo de los servicios de transporte que son Disponible en la comunidad.

¿Qué es la coordinación de transporte?

La coordinación de los servicios de transporte se centra en reunir en una comunidad a todos Las personas y organizaciones clave que tienen la responsabilidad de ayudar a las personas a cumplir con su movilidad necesidades de manera que permitan decisiones sobre qué servicios se ofrecen y quién los ofrece son impulsado por una comprensión de quiénes son los clientes, cuáles son sus necesidades y qué tipos de clientes

87

servicios bajo los cuales las circunstancias pueden ser más rentables y rentables para cumplir esas necesidades de forma segura y receptiva. La clave del éxito de la coordinación del transporte es colaboración cooperación; construcción de consenso y visión (ver Figura 18).

Figura 18

La coordinación del transporte, como se expresa en la Figura 16, funciona mejor en circunstancias donde el existen las siguientes condiciones:

- Los clientes y satisfacer sus necesidades son el enfoque número uno.
- Existe un fuerte liderazgo entre las partes interesadas clave y un compromiso compartido para Organizar y entregar servicios coordinados juntos y llegar a un consenso al establecer prioridades y acción.
- Los proveedores de transporte trabajan de manera cooperativa y colaborativa con el servicio humano. agencias para comprender las necesidades y requisitos de las agencias y sus clientes.
- Las agencias de servicios sociales trabajan cooperativamente y en colaboración con el transporte. proveedores para comprender las responsabilidades de brindar servicios de transporte en un Entorno complejo.
- Las agencias y comunidades, incluidos los contribuyentes, que proporcionan fondos para los servicios de transporte están satisfechos con el desarrollo y la entrega de servicios, el

88

uso de fondos para fines elegibles, y el informe de resultados y el uso de programas de financiación específicamente dirigidos

Los beneficios de la coordinación del transporte

Se ha promovido la coordinación desde al menos principios de los años setenta como una forma de mejorar servicios de transporte. La coordinación se ve mejor como una técnica para un mejor recurso gestión, en la que se aplican estrategias de organización mejoradas para lograr un mayor costo-efectividad en la prestación del servicio. La coordinación se trata de poder compartido, lo que significa compartir responsabilidad, gestión compartida y financiación compartida. La coordinación también implica compartir el beneficios de su aplicación. La coordinación es como muchos otros procesos políticos, ya que implica poder y control sobre los recursos, y la coordinación puede estar sujeta a los tipos habituales de problemas y presiones políticas, como personalidades competidoras y entornos cambiantes. 1

La coordinación puede mejorar los servicios de transporte al eliminar esfuerzos duplicados y mejorando la eficiencia de las operaciones de transporte. Coordinar el transporte significa hacer mejor (obteniendo más resultados, como viajes) con los recursos existentes. Requiere que profesionales de diversos campos trabajan junto con personas de diferentes agencias y antecedentes: adoptar la perspectiva más amplia posible es un elemento clave del éxito esfuerzos de coordinación agencias de servicios humanos y proveedores de transporte. Eficaz la coordinación requerirá un enfoque no solo en algunas agencias o tipos de clientes, sino en todo comunidad, o incluso múltiples comunidades.

Las recientes acciones federales han aumentado sustancialmente los esfuerzos para promover o incluso requerir Servicios coordinados de transporte. Por ejemplo, el presidente ha emitido una orden ejecutiva en transporte coordinado, el programa United We Ride está en marcha y varias agencias (como la Administración sobre el Envejecimiento (AOA) y la Administración Federal de Tránsito (FTA)) tienen Memorandos de entendimiento (MOU) ejecutados.

Los beneficios de la coordinación

Cuando los recursos de transporte se coordinan en una comunidad, generalmente se hace con el expectativa de resultados positivos. Trabajando para una mayor eficiencia en el uso del transporte. recursos, la coordinación puede reducir los costos de prestación de servicios. La mayoría de las comunidades aplican

estos ahorros de costos para aumentar la cantidad de viajes servidos, aumentando así el servicio general y productividad. La combinación de mayor eficiencia y mayor productividad puede crear grandes mejoras en los costos unitarios, como los costos por viaje, por milla o por hora.

1 Ver Burkhardt, Nelson, Murray y Koffman, *Toolkit for Rural Community Coordinated Transportation Services, Informe TCRP 101*. Programa de Investigación Cooperativa de Tránsito, Junta de Investigación del Transporte, The National Academies: 2004, y Burkhardt y Levi, *personas mayores se benefician de las asociaciones de transporte: estudios de caso de la red de envejecimiento*. Administración sobre el Envejecimiento, Departamento de Salud y Servicios Humanos de los Estados Unidos: 2005.

89

Son posibles muchos beneficios específicos de coordinar los servicios de transporte. Los beneficios de la coordinación del transporte a menudo incluye varios de los siguientes tipos de resultados:

- Acceso a un mayor nivel de financiación y a más fuentes de financiación.
- Acceso a la experiencia especializada de una amplia variedad de proveedores de transporte y agencias de servicios humanos
- Acceso a la experiencia y el apoyo de la agencia estatal.
- Menores costos de viaje para los pasajeros.
- Menores costos de viaje para las agencias.
- Servicios de transporte provistos en áreas que antes no tenían servicio.
- Servicios de transporte prestados a pasajeros que anteriormente no tenían transporte.
Servicio. Esto permite que algunas personas permanezcan independientes en sus propios hogares durante más tiempo. período de tiempo que de otra manera hubiera sido posible, reduciendo así tanto el personal y costos sociales de institucionalización innecesaria
- Servicios de transporte disponibles para una variedad más amplia de propósitos de viaje que en el pasado.
- Servicios de transporte disponibles con más frecuencia que en el pasado.
- Mayor satisfacción del cliente con los servicios de transporte.
- Los clientes de agencias viajan con un segmento más amplio de la sociedad.
- Un aumento general en el número de viajes proporcionados dentro de la comunidad.
- Reducción del recorrido del vehículo: menos duplicación de servicios
- Mayor productividad: más pasajeros por vehículo durante todo el período de servicio
- La centralización de la administración y el control.
- Ventanilla única para el acceso de los clientes a los servicios de transporte disponibles en el comunidad
- Servicios de transporte de mayor calidad (más oportuno, más receptivo, más confiable)
- Servicios de transporte de mayor calidad (más seguros), como resultado de una mejor capacitación. programas y gestión de riesgos más rigurosa
- Mejor acceso a trabajos, atención médica y compras.
- Mayor actividad para las empresas locales.
- Imagen mejorada, reconocimiento de nombre y visibilidad para proveedores de transporte.
- Mayor capacidad de las agencias de servicios humanos para centrarse en sus misiones principales en lugar de en transporte
- Mayor apoyo y compromisos de financiación de funcionarios electos locales y líderes clave. en la red de servicios sociales
- Una mejor correspondencia entre los servicios y las necesidades de transporte.
- Apoyo comunitario más amplio para mantener y expandir los servicios de transporte.

Cuáles de estos beneficios se logran en una comunidad determinada depende en gran medida de lo local condiciones, incluidos los recursos y actividades de los proveedores de transporte y otras claves partes interesadas, así como consideraciones políticas locales.

La secuencia de cambios que crea la coordinación

La Tabla 7 muestra la secuencia de resultados que se pueden esperar de una coordinación servicios de transporte. La coordinación primero cambia las estructuras institucionales (números de proveedores, fuentes de financiación utilizadas, etc.) y servicios (tipos de servicio, horas por día, áreas cubiertas, etc.) Estos resultados estructurales se reflejan en las medidas de rendimiento que se usan típicamente para evaluar los servicios de transporte (eficiencia, efectividad y rentabilidad). Estos cambios finalmente conducen a resultados beneficiosos, como una mayor satisfacción del consumidor y mayor movilidad de la comunidad y sus beneficios asociados, como una mayor salud y bienestar, más actividad económica y disminución de la institucionalización.

Los costos de coordinación

La coordinación rara vez es fácil. Los servicios coordinados de transporte pueden ser más caros, más difícil y más lento de lograr que la mayoría de las partes interesadas inicialmente esperar. Si bien la coordinación probablemente aumentará la rentabilidad general o reducirá la unidad costos (por ejemplo, costos por viaje), es posible que la coordinación no necesariamente libere dólares de transporte para otras actividades. Aunque algunas agencias han esperado ver que se les devuelva el dinero, esto rara vez ha sucedido porque cualquier ahorro de costos generalmente se ha dedicado a los muchos insatisfechos necesidades de viaje encontradas en la mayoría de las comunidades urbanas y rurales. Además, los acuerdos de coordinación pueden desentrañarse con el tiempo, por lo que es necesario un trabajo constante para garantizar que todas las partes sigan trabajando juntos. La coordinación depende de la confianza mutua, el respeto y la buena voluntad entre todas las partes involucradas, por lo que los acuerdos de coordinación de larga data pueden verse en peligro si son antagónicos o sirviendo a los individuos se involucran en actividades de transporte. La coordinación puede ser más caro, más difícil y más lento de lo esperado, pero aún ofrece una cantidad significativa beneficios.

¿Cuándo es efectiva la coordinación?

Todas las partes interesadas deben reconocer la coordinación como una de varias posibles gestiones o herramientas de resolución de problemas; No resolverá todos los problemas de transporte en todas las comunidades. La coordinación tiene su impacto más sustancial donde se puede mejorar la eficiencia del transporte. En comunidades donde las personas que necesitan transporte no están siendo atendidas sino existentes los servicios ya son altamente eficientes, la coordinación por sí sola rara vez es una estrategia efectiva. En En estos casos, se necesitan recursos adicionales.

Tabla 7 Resultados de coordinar servicios de transporte

LA ESTRUCTURA DE LOS CAMBIOS EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE LOCAL

Aumentan los niveles de servicio de transporte

Horas de servicio ampliadas por día.

Días de servicio ampliados por semana / año.

Área de servicio geográfica ampliada

Números ampliados y tipos de personas que pueden acceder a los servicios.

Aumenta la integración del servicio de transporte

- Se coordinan más fuentes de financiación.
- Más financiación para servicios coordinados.
- Menos duplicación de rutas y servicios.
- Menos restricciones en los propósitos del viaje y pasajeros elegibles
- Fuente central / única de acceso al cliente
- Supervisión y gestión más centralizada de los servicios de transporte.
- Más agencias involucradas en cooperar / coordinar esfuerzos conjuntos
- Menos agencias que operan servicios de transporte para un solo cliente

MEJORAS EN EL DESEMPEÑO DEL TRANSPORTE LOCAL MEJORAR

Aumenta la eficiencia de recursos [más salidas de servicio para las mismas entradas de recursos]

Menor costo por hora del vehículo o milla de pasajero

Aumenta la efectividad del servicio [se consumen más servicios para las mismas salidas de servicio]

Más viajes de pasajeros por hora de vehículo o milla de vehículo

Aumenta la efectividad de costos [más servicios consumidos por los mismos insumos de recursos]

Menor costo por viaje

LA COORDINACIÓN CREA RESULTADOS POSITIVOS

Aumenta la satisfacción del cliente

Servicios más aceptables: mayor confiabilidad, comodidad y calidad.

Servicios más accesibles:

- mayor accesibilidad física;
- mayor accesibilidad a la información: número 800, hojas informativas sobre los recursos disponibles, sitio web con información sobre opciones de transporte / proveedores / recursos, otros esfuerzos de divulgación, gerentes de movilidad disponible para ayudar a los viajeros con información y programación

Servicios más accesibles: costo reducido para los pasajeros

Servicios más adaptables: los servicios pueden acomodar cambios de horario, paquetes, sillas de ruedas, etc.

Evaluaciones de servicio general más positivas (calificaciones)

La movilidad de la comunidad aumenta

Más viajes por persona.

Más viajes de pasajeros por población de área de servicio

Amplia gama de oportunidades de viaje disponibles para más personas.

Amplia gama de oportunidades económicas y de otro tipo disponibles para más personas.

Aumenta la calidad de vida

Mayor nivel de vida independiente [por ejemplo, menos ingresos a hogares de ancianos por persona]

Disminución del número de individuos aislados.

Mayor participación en programas sociales, comunitarios y religiosos.

Aumento de la satisfacción con la vida.

Aumento del estado de salud física y mental.

¿Qué pasa con las barreras para coordinar?

Durante muchos años, algunos operadores de transporte locales han afirmado que les gustaría coordinar su servicio con los de otros proveedores, pero que "no están permitidos" "Prohibido" o de otra manera incapaz de hacer lo que tiene sentido hacer por "barreras" en el

92

legislación o regulaciones de programas a través de los cuales reciben fondos. Cuantos sean otros operadores locales han logrado coordinar los recursos de transporte de varios programas trabajando a través de los mismos obstáculos administrativos, personales e institucionales que otros operadores han encontrado más difícil de superar. Al final, algunos de estos Los obstáculos han resultado ser menos formidables de lo que inicialmente se percibía.

Gran parte de los fondos para servicios de transporte para personas mayores y otros grupos de clientes especializados. se origina con programas federales dirigidos a las necesidades únicas de grupos de clientes individuales. Esta significa que los receptores de dichos fondos deben prestar mucha atención a los objetivos específicos y regulaciones de estos programas. Si bien esto puede ser un proceso complejo, ciertamente no es un proceso imposible Definitivamente hay "desafíos" con respecto a la coordinación a superar, pero No existen barreras que prohíban la coordinación de los servicios de transporte. 2

Algunos de los beneficios más inmediatos y significativos que pueden resultar de la coordinación incluyen el seguimiento:

- más pasajeros por viaje, lo que crea un uso más rentable del tiempo de los conductores y disminuye el costo promedio por viaje
- más servicios de transporte disponibles para más personas
- servicios de transporte disponibles para un área de servicio más grande y en más ocasiones

- un punto focal para información sobre todos los servicios de transporte en la región.
- un "enfoque de compra integral": un número para llamar cuando las personas necesitan transporte o sus defensores necesitan información
- agencias para quienes el transporte no es un punto focal de su misión (y quizás un carga para ellos) transfiera esta responsabilidad a los profesionales del transporte
- operadores de menor costo (incluidos aquellos que pueden usar voluntarios) ofrecen algunos viajes en costos más bajos que algunas de las agencias de altos salarios
- los profesionales del transporte brindan algunos servicios (como despacho, mantenimiento, capacitación, planificación, administración, solicitudes de subvenciones, etc.) que pueden ser más costosas o difícil de conseguir para las agencias que no son de transporte
- las agencias ahorran costos en administración, espacio de oficina y equipo, capacitación y el costos de capital de vehículos trabajando juntos
- Servicios de transporte coordinados, que operan a niveles más altos de eficiencia y costo. efectividad, obtener más fácilmente el apoyo financiero y político de sus comunidades y agencias de financiación de nivel superior.

2 obstáculos para coordinar el transporte de personas que participan en programas de subvenciones financiadas por el gobierno federal, Contralor General de los Estados Unidos, Oficina General de Contabilidad de los Estados Unidos, 1977; *Transporte en desventaja Poblaciones: algunos esfuerzos de coordinación entre programas que brindan servicios de transporte, pero obstáculos Persistir*, Contralor General de los Estados Unidos, Oficina de Contabilidad General de los Estados Unidos (GAO-03-697). Washington, DC: 2003.

Los servicios de transporte coordinado ofrecen muchos beneficios a muchas comunidades, pero el El proceso de coordinación requiere trabajo real. Muchos de los desafíos a enfrentar involucrarán formas de forjar la cooperación entre individuos que no están acostumbrados a trabajar entre ellos. Exitosamente abordar estos desafíos puede crear servicios de transporte que sirvan a más personas en Menores costos unitarios.

VI

ESTRATEGIAS Y SOLUCIONES PARA SERVICIOS DE TRANSPORTE COORDINADORES

Uno de los hallazgos clave en la investigación que se ha completado hasta ahora, no es sorprendente, es que los servicios de transporte público ofrecidos por WRTA en el condado de Mahoning y el Shenango Valley Shuttle Service (SVSS) / Mercer County Community Transit (MCCT) de lunes a viernes en El condado de Mercer debe ser visto como la columna vertebral de cualquier sistema de transporte coordinado. Existe un nivel y cobertura de servicios disponibles para el público en general y, por lo tanto, a las poblaciones objetivo que les proporcionan movilidad fundamental que de otro modo no sería disponible para ellos para satisfacer sus necesidades de viaje. Las agencias de servicios humanos ayudan a sus clientes, en un de varias maneras, para usar estos servicios de ruta fija, entre ellos comprar boletos y pases para Ayuda a reducir el costo de viaje para sus clientes.

Cualquier programa para coordinar los servicios de transporte debe basarse en los servicios de ruta fija. que están en su lugar Estos servicios deben utilizarse en la mayor medida posible, ya que hay poco o ningún costo asociado con más personas que usan los servicios. La capacidad de cumplir con la movilidad necesidades está ahí y debe utilizarse en la mayor medida posible.

Sin embargo, sabemos que no se puede esperar que estos servicios de transporte público cumplan con todos Necesidades de movilidad. En realidad, para satisfacer mejor las necesidades de movilidad, WRTA, SVSS, MCCT y servicio humano Las agencias en los condados de Mahoning y Mercer pueden y deben trabajar mejor juntas para coordinar El desarrollo y la prestación de servicios de transporte.

Este capítulo comienza con una discusión sobre la gestión de la movilidad porque es una parte esencial de El proceso de planificación de la coordinación. La estructura general dentro de la cual se organizan las estrategias. y presentado se muestra en la Figura 13.

Gestión de la movilidad

La gestión de la movilidad debe considerarse una estrategia global o un enfoque general de la coordinación de servicios de transporte. La gestión de la movilidad consiste en una planificación a corto plazo. y actividades y proyectos de gestión para mejorar la coordinación entre el público transporte y otros proveedores de servicios de transporte en un condado o región. Por lo tanto, movilidad gestión es un programa que se esfuerza por unir a las personas con necesidades de movilidad con el recursos que pueden satisfacer sus necesidades con el menor costo. Incluye todo, desde kilometraje re desembolso (para viajes es menos costoso para familiares y amigos que enviar un autobús

fuera) para capacitarse en viajes para permitir a las personas utilizar la opción menos costosa para sus viajes y saber cuándo un autobús de ruta fija podría estar disponible para su viaje.

Representa un cambio en el enfoque de la operación y gestión del transporte por separado. servicios a uno de los clientes, sus necesidades de movilidad y ofreciendo y coordinando a la familia de servicios de transporte que permiten a las comunidades satisfacer esas necesidades de movilidad de forma segura, formas efectivas, eficientes y receptivas. Una buena representación estructural de la movilidad. La gestión se presenta en la Figura 19.

Figura 19
Un concepto de gestión de movilidad

Fuente: Informe del Programa de Investigación Cooperativa de Tránsito # 82, Mejorando las Opciones de Tránsito Público para Mayores Personas.

En la legislación de transporte anterior (SAFETEA-LU), la gestión de la movilidad fue reconocida como una clave elemento en la prestación de servicios de transporte en un condado o región y se ha realizado elegible para asistencia financiera de capital. Esto se ha reforzado en la legislación actual de FAST. Por lo tanto, los fondos federales pueden utilizarse para impulsar el desarrollo de la gestión de la movilidad y coordinación de transporte hacia adelante con fondos de los programas actuales. Fondos locales de contrapartida los requeridos son bajos; la participación federal es del 80% con una participación local del 20% de los costos totales de capital.

A continuación se proporcionan cuatro ejemplos representativos de los muchos tipos de actividades que pueden ser considerado para la financiación de la gestión de movilidad basada en circulares de TLC recientemente publicadas para financiamiento federal:

- La promoción, mejora y facilitación del acceso a los servicios de transporte incluida la integración y coordinación de servicios para personas con discapacidad, adultos mayores e individuos de bajos ingresos;
- La prestación de servicios de coordinación, incluido el transporte orientado al empleador. Organizaciones de gestión y organizaciones de servicios humanos orientadas al cliente sistemas de navegación de viajes y actividades de coordinación de viajes en el vecindario como coordinar actividades de capacitación y planificación de viajes individualizadas para clientes;
- El desarrollo y operación de centros de llamadas de viajeros de transporte todo en uno para coordinar la información de transporte en todos los modos de viaje y administrar la elegibilidad requisitos y arreglos para clientes entre los programas de apoyo; y
- Planificación operativa para la adquisición de tecnologías de transporte inteligentes para ayudar a planificar y operar sistemas coordinados que incluyan Sistemas de Información Geográfica (GIS) mapeo, tecnología de sistema de posicionamiento global, programación coordinada de vehículos, despacho y monitoreo de tecnologías, así como tecnologías para rastrear costos y facturación en un sistema coordinado y sistemas de pago de cliente inteligente único (adquisición de tecnología también es elegible como un gasto de capital independiente).

Cada una de las "actividades de gestión de movilidad aprobadas" anteriores podría aplicarse con éxito a los condados individualmente o en la región de tres condados en su conjunto. Información adicional sobre la elegibilidad del proyecto se presenta en el apéndice E.

Una recomendación importante que surgió del esfuerzo de desarrollo del plan es que la región debería cambiar el enfoque de los servicios de transporte a la gestión de la movilidad, en lugar de mantener la separación de programación donde cada agencia desarrolla, financia y opera Servicios de transporte independientes, enfocados estrechamente en satisfacer las necesidades propias. clientes de la agencia sin preocuparse por otros servicios de transporte en la comunidad u otros agencias que también brindan servicios humanos a sus clientes.

Gestión de movilidad colaborativa y planificación de viajes

La gestión de la movilidad cambia el enfoque de la operación de servicios de transporte individuales a ayudando a personas con necesidades de movilidad insatisfechas. Esto significa que los servicios de transporte son diseñado, desarrollado y entregado para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas en la región. Y esas necesidades pueden ser muy diferentes entre las poblaciones objetivo. Por ejemplo, la movilidad. Los requisitos de las madres jóvenes con niños pequeños son muy diferentes de las de una pareja de ancianos.

97

quienes ya no pueden conducir y no tienen familiares o amigos que puedan ayudarlos significativamente. Ambos tienen necesidades de movilidad que son importantes. Cómo se proporcionan viajes específicos no necesariamente sería lo mismo.

En un entorno de gestión de la movilidad, la planificación proactiva de viajes es una actividad clave. (Ver Figura 18)

Gestión de la movilidad para el desarrollo y la capacitación de la fuerza laboral

La gestión de la movilidad en el entorno del programa Ohio Works First (OWF) se centraría sobre la necesidad de movilidad de las personas de bajos ingresos que encuentran un trabajo y brindan la respuesta más rápida, transporte rentable disponible. Un elemento clave es abordar las opciones de transporte. temprano ya que los desarrolladores de empleo y Ohio Works desarrollan opciones de empleo y capacitación Primeros participantes. Esto significa que el administrador de movilidad es un socio del desarrollador de trabajo en ofreciendo las mejores recomendaciones a las personas de bajos ingresos que necesitan un trabajo que puedan llegar a diario. (Ver Figura 18 a continuación)

Gestión de la movilidad y mantenimiento de la calidad de vida.

A medida que las personas envejecen y pierden su capacidad de conducir de manera segura, las alternativas de transporte comunitario debe estar disponible para su uso, de modo que puedan continuar viajando donde necesiten ir. Para que esto suceda de manera efectiva y sin problemas, la planificación de la movilidad de los viajes debe ocurrir de modo que las personas mayores están preparadas para una transición de conducir a usar alternativas sin conducir. Las comunidades también deberían planear estar listas para estas transiciones. Esto requerirá la participación de personas mayores, familiares, profesionales médicos, sociales profesionales de servicios y gerentes de movilidad, actuando juntos, para tomar decisiones acertadas sobre manteniendo la movilidad mientras reduce o reduce la conducción. Para las personas mayores, el objetivo necesita para encontrar una manera de mantener la movilidad y la independencia mientras se depende de un vehículo personal menos y menos. (Ver Figura 20 a continuación)

Figura 20
Triángulo de gestión de movilidad
para la fuerza laboral y el acceso al trabajo

TANF
Participe

Desarrollador de trabajo

Transporte
Proveedor

Triángulo de gestión de movilidad
para la planificación de la movilidad sostenible

Personas mayores

El ritmo del cambio de enfoque hacia la gestión de la movilidad dependerá de la capacidad del agencias participantes para trabajar juntos de manera efectiva y su compromiso de seguir adelante. Las actividades de coordinación seleccionadas. Las estrategias se presentan en dos secciones a continuación, consistentes con la estructura de resumen que se muestra en la Figura 21.

Figura 21
ENFOQUE DE
COORDINACIÓN DE TRANSPORTE
ESTRATEGIAS Y SOLUCIONES

ESTRATEGIAS Y SOLUCIONES DE PRIMER ORDEN

- **Trasladar el enfoque de la prestación de servicios de transporte a la movilidad administración**

- **Liderazgo - Implementación - Estructura organizacional**

- **Comunicación centralizada - Información - Programación de viaje - Uno Acceso numérico**

ESTRATEGIAS Y SOLUCIONES DE SEGUNDO ORDEN

- **Desarrollo tecnológico**

- **Compartir viaje - Compartir vehículo**

- **Maximizando el valor de los vehículos no dedicados**

- **Funciones de prestación de servicios - Administración - Operaciones - Mantenimiento - Programación de viajes y despacho de vehículos**

- **Conductor voluntario y programas de acompañantes**

- **Programas de tarifas de taxi subsidiadas**

- **Programas de vehículos privados**

La gestión de la movilidad cambia el enfoque de la operación de servicios de transporte individuales a ayudando a personas con necesidades de movilidad insatisfechas. Gestión de la movilidad, por ejemplo, en el entorno del programa Ohio Works First, se centraría en la necesidad de movilidad de bajos ingresos personas que encuentran trabajo y brindan el transporte más rentable y con mayor capacidad de respuesta disponible. Sin embargo, un elemento clave es abordar las opciones de transporte como empleo y capacitación. Se estudian las opciones. Esto significa que el administrador de movilidad es un socio del desarrollador del trabajo. en ofrecer las mejores recomendaciones a las personas de bajos ingresos que necesitan un trabajo que puedan para llegar a diario.

Estrategias y soluciones de coordinación de transporte

Las estrategias y soluciones de coordinación del transporte se pueden organizar de varias maneras. los A continuación se presenta una de las formas. Cada una de las estrategias a continuación tiene la capacidad de mejorar la entrega de servicios de transporte existentes, lo que resulta en ahorros de costos o un aumento en Servicios de transporte disponibles. En el caso de agregar nuevos servicios, necesidades de viaje no satisfechas y se pueden reducir las brechas en los servicios de transporte. Las estrategias y soluciones a continuación no son mutuamente excluyentes. De hecho, diferentes comunidades pueden estar en diferentes niveles de desarrollo en La coordinación de los servicios de transporte. Algunas soluciones son más apropiadas que otras. o la combinación y el uso de varias estrategias al mismo tiempo pueden diferir de una comunidad a otra.

Fuente de información central

La información centralizada mejora el acceso al transporte diverso y operado por separado servicios; las personas que necesitan servicios de transporte pueden comunicarse con una sola fuente, a través de teléfono o computadora, para averiguar cómo pueden obtener transporte para cumplir con un transporte específico necesitar. Se proporcionará información sobre los servicios de transporte que puedan estar disponibles para ellos. para que pudieran hacer contactos para ver si podían viajar.

Central Trip Planner y Trip Broker

La prestación de servicios de transporte continuaría siendo proporcionada por separado proveedores de transporte. Sin embargo, existiría un agente de transporte para coordinar el prestación de servicios de transporte entre proveedores y compradores participantes. Proveedores usaría el corredor para proporcionar viajes de clientes seleccionados para otros proveedores y / o usaría el corredor para encontrar proveedores que brinden un viaje para uno de sus clientes.

Coordinar las funciones de transporte administrativo y operativo

Las funciones seleccionadas en la prestación de servicios de transporte se mejorarían tomando ventaja de recursos y capacidades que pueden ser comunes entre los proveedores. Estas funciones comunes podrían incluir el abastecimiento de combustible para vehículos; mantenimiento de vehículos; entrenamiento de conductores;

programación de viajes y asignación de vehículos entre los proveedores de transporte participantes;

Agregar nuevos servicios

Se pueden introducir servicios de transporte que no se ofrecen actualmente. Estos podrían incluir servicios que llenen vacíos en los servicios existentes; introducir un nuevo tipo de servicio que no está actualmente disponible; servicios que satisfarían una necesidad sin proporcionar transporte, como paquetes entrega.

Consolidación de todos los servicios de transporte

La entrega y gestión de todos los servicios de transporte y funciones asociadas serían organizado dentro de una organización o agencia. Las agencias que anteriormente brindaban servicios directos contrato con esta agencia para sus necesidades de transporte. Agencias que anteriormente compraron los servicios de transporte de uno o más proveedores comprarían su transporte a través de esta agencia.

Estrategias de primer orden

Las estrategias en esta sección se designan como de primer orden porque involucran fundamental decisiones que deben tomarse al comienzo del proceso de implementación. Hay dos recomendaciones de primer orden:

- **Liderazgo - Implementación - Estructura organizacional** - Esto se refiere a la necesidad de tener una estructura organizativa en su lugar a medida que la región comienza a avanzar en el actividades de coordinación seleccionadas. La discusión de esta recomendación incluye el presentación de tres estructuras organizativas de estrategia diferentes y algunos ejemplos de mejores prácticas que ayudan a ilustrar los arreglos organizacionales que han sido utilizado y los tipos de actividades de coordinación que se han implementado.
- **Comunicación centralizada - Información - Programación de viaje - Acceso a un número** - este tema se designa como primer orden porque hay que tomar decisiones importantes con respecto a los medios para proporcionar información esencial de recursos de transporte a grupos objetivo, incluida la posibilidad de acceso a un número. En este caso hay dos estrategias que deben considerarse como parte de la implementación, que pueden caracterizarse como La elección entre un enfoque gradual de bajo costo y un enfoque más integral implicando el uso extensivo de la tecnología.

Implementación de liderazgo Estructura organizativa

Una de las "lecciones aprendidas" más importantes de nuestras revisiones por pares de otras regiones es que Para que la coordinación sea exitosa, debe haber un "local fuerte y dinámico campeón" tomando la delantera en la coordinación de servicios. Sin una sola agencia o toma individual cobrar y seguir adelante con una visión para transformar los servicios, los principales cambios de paradigma No haber ocurrido. Un líder fuerte con visión y la capacidad de perseverar durante los momentos difíciles. los desafíos de implementación son un ingrediente necesario para que los servicios de transporte continúen bajo una nueva "mentalidad".

Es importante tener en cuenta que un papel de liderazgo para WRTA o SVSS / MCCT no significa que tampoco la agencia se haría automáticamente responsable de "gestionar" las actividades de coordinación o

brindando servicios de transporte más allá de lo que actualmente brindan. En el En la siguiente subsección presentamos tres opciones para la selección de un administrador de movilidad con público Las agencias de tránsito son una de las opciones.

De hecho, uno podría esperar que a medida que se realiza una transición a la gestión de la movilidad WRTA o SVSS / MCCT puede descubrir que hay beneficios en términos de un costo reducido por viaje si es parte de sus servicios son contratados o asignados a un proveedor con una estructura de menor costo.

Se anticipa que el rol de liderazgo será uno que proporcione una fuerza impulsora para moverse hacia la gestión de la movilidad y mantiene a los interesados en la mesa creando consenso y tomando decisiones. El primer paso en el proceso implicará la formación de una organización estructura que realmente servirá como administrador de movilidad.

Estrategias para organizar la gestión de la movilidad

Hay tres estrategias organizacionales básicas a considerar para asumir la responsabilidad de gestión de la movilidad en la región:

- Agencia de transporte público (WRTA, por ejemplo)
- Servicio humano existente o agencia paraguas
- Nueva agencia / agente de transporte sin fines de lucro

Dado que existe una diversidad de actividades de coordinación que pueden llevarse a cabo bajo el título de gestión de la movilidad, es importante que cualquier estrategia organizacional sea seleccionado tiene la capacidad de asumir el rol requerido. Lo siguiente proporciona algunos mejores Practica ejemplos de las diferentes formas en que las agencias de transporte público y de servicios humanos tienen trabajaron juntos en un acuerdo de gestión de movilidad.

103

Agencia de transporte público como gerente de movilidad

Bajo esta estrategia organizacional, WRTA tomaría la iniciativa y la responsabilidad de todos actividades de gestión de movilidad. Las operaciones reales asociadas con las actividades seleccionadas. puede llevarse a cabo completamente internamente o por un contratista dependiendo de los requisitos para gestión de la movilidad y las capacidades de la organización.

Servicio Humano existente o Agencia Umbrella como Gerente de Movilidad

Otra organización estratégica para asumir la responsabilidad de la gestión de la movilidad es un servicio humano existente o agencia paraguas.

Nueva agencia / agente de transporte sin fines de lucro como gerente de movilidad

La tercera estrategia organizacional para un gerente de movilidad es el desarrollo de nuevas organizaciones sin fines de lucro. agencia de transporte dedicada a atender las necesidades de la población objetivo. Esta agencia trabajar en estrecha cooperación con la agencia de transporte público existente y podría proporcionar servicios a la agencia de tránsito siempre que sea rentable.

Estrategias para la comunicación centralizada

Acceso a un número - Información - Programación de viaje

Obtener un viaje para satisfacer las necesidades de viaje debe ser lo mismo para todos, una llamada telefónica o un mouse clic de distancia. La información y la programación deben centralizarse con un servicio existente, como 211 o con un servicio recientemente desarrollado, como una capacidad desarrollada por WRTA para

Condado de Mahoning y SVSS para el condado de Mercer, o en colaboración para la región.

Cualquiera debería poder hacer un contacto (teléfono o computadora) y saber cómo y con a quién pueden hacer un viaje, a qué costo, y tener el viaje programado y confirmado antes El contacto se ha completado.

Esta área se ha incluido como una recomendación de primer orden porque trata con el Cuestión fundamental de proporcionar información utilizable a la población objetivo (clientes). Como Como se señaló anteriormente, la información es la clave para que las personas utilicen los servicios de transporte de manera efectiva, tanto saber qué servicios están disponibles y tener la información que necesitan para hacer uso de Un servicio particular exitoso.

Hay tres estrategias en esta área que identificaremos que van desde baja tecnología hasta alta tecnología. En el extremo inferior de la escala, un condado o región puede simplemente desarrollar un recurso de transporte Directorio. O, como es el caso en muchas áreas, también se pueden proporcionar servicios de referencia telefónica directamente como clientes o clientes solicitan información. Por lo general, este servicio telefónico es para información y referencias solamente. La estrategia de orden superior sería un "Acceso a un número"

104

Servicio. Con "One Number Access", un cliente o cliente llama a un número central, puede recibe la información que uno necesita sobre los servicios disponibles y luego se pone en contacto con un proveedor de transporte que puede proporcionar el transporte deseado para satisfacer la necesidad. en un Sistema completamente desarrollado e integrado, el cliente o el cliente necesita hacer una sola llamada telefónica.

El Directorio de recursos de transporte es un documento que puede estar disponible en un sitio web o solo en copia impresa, que contiene información fácilmente accesible y utilizable sobre el transporte servicios que están disponibles para las poblaciones objetivo. La información generalmente incluye el número de contacto para los proveedores de transporte, criterios de elegibilidad, área de servicio y horas de Servicio. Es crítico que la información en el directorio se mantenga actualizada regularmente seguimientos programados con cada proveedor. Usando el directorio, cualquier individuo o su el representante puede identificar rápidamente qué proveedores prestan servicios en su área y puede contactar al proveedor directamente para organizar un viaje. La mayoría de las agencias que brindan información centralizada tienen directorios reemplazados o complementados con bases de datos en línea.

Un enfoque de alta tecnología combina el acceso a un número y el uso extensivo de la tecnología. en operaciones de transporte y administración. WRTA tiene un sofisticado software para reservas de viaje paratransit, programación de viajes y asignación de vehículos. Una extensión lógica de esto la capacidad sería integrar otras capacidades de transporte de la agencia de servicios humanos en este sistema e incorpora las necesidades de programación de viajes de las agencias de servicios humanos que compran servicios de transporte. Este podría ser un centro de llamadas centralizado de última generación que sirve como punto de acceso conveniente para todos los consumidores que requieren transporte, planificación de viajes, en tiempo real información para el viajero y reservas automáticas de viaje. El concepto exige el uso de los más avanzados tecnología ITS actualizada que incluye respuesta de voz interactiva (IVR), solicitudes de viaje a través de internet y planificación de viajes en línea.

Los requisitos de información de la base de datos para la implementación son amplios y van más allá de lo 211 sistemas existentes tienen. Sin embargo, los sistemas 211 pueden ofrecer una base alrededor de la cual Se desarrolla la capacidad. En cualquier caso, un sistema de "Acceso a un número" requeriría que la información estará disponible para llamadas directas de personas que necesitan servicio de transporte, para ejemplo, directamente a un centro de reservas.

Estrategias de segundo orden

Esta sección presenta estrategias que pueden desarrollarse e implementarse dentro del

Estrategias de desarrollo tecnológico

Las estrategias de desarrollo tecnológico se centran en aprovechar al máximo la tecnología para mover la gestión de la movilidad hacia adelante. A continuación se ofrece una breve descripción de la tecnología que está disponible para ayudar a las agencias de tránsito y agencias de servicios humanos a medida que avanzan gestión de la movilidad.

Herramientas que mejoran la productividad

Las herramientas que mejoran la productividad utilizan un nuevo software para mejorar la programación del servicio de paratransito y prestación de servicios. Esto incluye sistemas de reserva y programación de viajes de última generación y Software desarrollado recientemente que se puede utilizar para optimizar la combinación de aplicaciones dedicadas y no vehículos dedicados (generalmente taxis) para lograr el menor costo por viaje. Las ganancias de eficiencia pueden ser utilizado para expandir los servicios provistos para satisfacer las necesidades de mayor prioridad del objetivo población.

Algunas de las características clave del nuevo software de programación de paratransito que ayudan a soportar la coordinación incluye:

- La capacidad de programar dos servicios distintos (ADA/ servicios humanos paratransit y un servicio público de respuesta a la demanda general) con el mismo software, y para generar informes separados sobre cada servicio.
- Funciones de gestión presupuestaria para varias agencias de financiación de servicios humanos que pagan viajes de clientes en el servicio de paratransito (es decir, el costo estimado del viaje programado es restado del presupuesto de la agencia de financiación para que los planificadores puedan administrar gasto). Esto incluye la capacidad de optimizar el uso de las agencias de financiación asignadas horas de servicio por día seleccionando la forma menos costosa de atender las solicitudes de viaje (a través de viajes compartidos, por ejemplo).

Ubicación automática del vehículo y terminales de datos móviles

Los sistemas automáticos de localización de vehículos (AVL) y los terminales de datos móviles (MDT) se han convertido en un aceptó parte de las operaciones de paratransito en los Estados Unidos. Se estima que la mayoría de Las agencias grandes y medianas tienen este equipo o planean comprarlo. Esta La tecnología es una parte esencial para hacer el mejor uso de la nueva programación de paratransito características del software descritas anteriormente. Esto incluye la actualización de la base de datos en tiempo real también. Actualmente, la Autoridad de Transporte Regional del Área de Portage (PARTA), ubicada en Portage El condado de Ohio está instalando MDT integrados con su reserva de paratransito Trapeze y software de programación

Los MDT se utilizan para transmitir mensajes e información a los conductores, para realizar cambios de horario, y para que los conductores transmitan información, incluida la hora de llegada al recoger y dejar ubicaciones y solicitudes de aprobación de no presentarse.

AVL se utiliza en el servicio de paratransito como ayuda de envío de forma excepcional, por ejemplo, para ayudar a identificar un vehículo que puede acomodar un nuevo viaje, otro vehículo que está corriendo detrás del horario, para ayudar a los conductores perdidos, para verificar que un conductor que solicita no presentarse está en el lugar correcto y ubicación y funciones similares. En algunos sistemas, AVL también se usa para ayudar a identificar vehículos que están en peligro de retrasarse y como herramienta para verificar el desempeño a tiempo como se indica por los conductores que usan MDT.

Las estrategias de viaje compartido y vehículo compartido

Compartir viajes y compartir vehículos ofrece oportunidades para hacer un uso más efectivo y eficiente de las capacidades de transporte en la región, aumentar el viaje, ahorrar dinero y reducir la duplicación de servicios en áreas geográficas dentro de la región.

El viaje compartido se refiere a la combinación de clientes de agencias de servicios públicos y humanos en un vehículo. Esta es una práctica común en la mayoría de los sistemas coordinados que conducirá a una mayor productividad y un menor costo por viaje.

El uso compartido de vehículos o el uso conjunto de vehículos puede afectar los requisitos totales de la flota. El uso conjunto de los vehículos deben considerarse por separado del concepto de viaje compartido donde dos o más las agencias acuerdan que sus clientes pueden viajar en cualquiera de sus vehículos según la programación y eficiencia de enrutamiento.

Estrategias de vehículos no dedicados

Un proyecto del Programa de Investigación Cooperativa de Tránsito recientemente completado, *División Óptima de Dedicado y un servicio no dedicado para paratransito sensible a la demanda*, exploró el uso potencial de vehículos no dedicados, como los taxis, como parte de la combinación de servicios para una operación de paratransito, y el potencial para ofrecer la oportunidad de ahorros sustanciales en el costo del transporte Servicio.

Antes de continuar, es apropiado definir primero lo que comúnmente se entiende como *dedicado servicio* y *servicio no dedicado*. Estas definiciones se proporcionan a continuación.

- **Servicio dedicado** : esta es una operación en la que los vehículos se dedican exclusivamente al transporte de clientes de un programa de transporte (o conjunto coordinado de programas) durante un período de tiempo específico. Los viajes programados o enviados a los vehículos de paratransito dedicados generalmente están controlados por una entidad, ya sea

107

organización responsable, su centro de llamadas o contratista de corredores, o sus operaciones contratista (para ese sistema o un área de servicio específica).

- **Servicio no dedicado** : esta es una operación en la que los vehículos solían proporcionar el servicio de paratransito no proporciona transporte exclusivo para los clientes de un programa de transporte particular (o conjunto coordinado de programas); por lo tanto, estos Los vehículos también se utilizan para transportar a otros pasajeros. El ejemplo más común es un operación de taxi que se puede utilizar para atender un viaje en particular o un conjunto de viajes desde un programa de transporte, pero por lo demás es gratuito para servir viajes públicos en general (despachado desde la oficina base o mercado desde la calle) o viajes desde otro contrato.

Uno de los productos del proyecto TCRP B-30 es un modelo de computadora basado en una hoja de cálculo que es destinado a ayudar a responder una serie de preguntas sobre el uso de

Vehículos en un sistema de prestación de servicios de paratransito, tales como:

1. ¿Es rentable utilizar vehículos no dedicados como parte del sistema de prestación de servicios?
2. ¿Qué roles son los más apropiados para vehículos no dedicados?
 - Aumento del servicio máximo para nivelar la estructura dedicada del recorrido del vehículo
 - Manejar viajes más largos que de otra manera reducirían la productividad de los servicios dedicados. operaciones de vehículos
 - Brindar servicio durante las tardes y otros períodos de baja demanda.
3. Dado el costo dedicado del vehículo y el entorno operativo, y las estimaciones del costo y la disponibilidad del servicio de vehículos no dedicados, una pregunta clave es la división óptima de viajes asignados a vehículos dedicados y no dedicados. En otras palabras, qué "servicio mix" resulta en minimizar el costo total por viaje?

Estrategias de la función de prestación de servicios

Las estrategias de función de prestación de servicios representan todas las áreas funcionales donde la colaboración entre Las agencias pueden lograr mejoras en la eficiencia y la eficacia.

Esta estrategia incluye todas las áreas funcionales asociadas con la prestación de servicios de transporte.

- administración, operaciones y mantenimiento. En su mayor parte, coordinación de operaciones.

será una parte integral de las estrategias anteriores, incluido el nuevo software de programación de paratransito

y viaje compartido - vehículo compartido. Colaboración entre agencias en las áreas de administración.

y se alienta el mantenimiento para crear eficiencias de costos al compartir servicios, comprar

poder y recursos administrativos. Dos de las áreas son:

- Compra conjunta
- Compartir recursos

Compra conjunta

108

Las compras conjuntas se centran en coordinar funciones comúnmente realizadas por múltiples organizaciones como una forma de lograr una mayor eficiencia de costos y eliminar actividades redundantes.

Los operadores de transporte comunitario, por ejemplo, podrían consolidar el mantenimiento de vehículos, compra de seguros, capacitación de conductores y pruebas de abuso de sustancias. Mediante compras grupales de productos o servicios comunes, las entidades participantes pueden aumentar el poder adquisitivo, y recibir servicio preferencial y precios.

Compartir recursos

Compartir recursos implica la compra y / o uso compartido de recursos tales como vehículos y instalaciones; servicios de soporte tales como software, capacitación de conductores, pruebas de drogas, administración de programas; y políticas, procedimientos y planes de implementación.

Estrategias del programa de conductores voluntarios y acompañantes

Dado que los costos operativos asociados con el conductor de un vehículo pueden representar hasta un 70% más o menos de los costos operativos totales de los servicios de transporte, es importante encontrar servicios de bajo costo que

puede hacer la diferencia Los programas de conductores voluntarios ofrecen la oportunidad de reducir significativamente

estos costos Los programas de conductores voluntarios suelen proporcionar el reembolso de millas a las personas.

quienes operan sus propios vehículos cuando transportan personas a los lugares que necesitan alcanzar.

Las citas médicas suelen ser uno de los propósitos prioritarios del viaje. Además muchas veces

los servicios voluntarios se centran en las necesidades de viaje de las personas mayores más que en otros objetivos poblacionales El beneficio es que se reducen los costos laborales y de capital.

Los programas de acompañantes voluntarios tienen voluntarios que acompañan a los pasajeros hacia / desde su destino en servicio de tránsito o paratransito. Donde los acompañantes son útiles para personas mayores o personas con las discapacidades que viajan, una vez más, los acompañantes voluntarios pueden satisfacer la necesidad y ahorrar considerables costos

Los programas de conductores voluntarios pueden implementarse en una variedad de escalas. Mientras sea un condado o el programa regional tiene beneficios significativos, tales programas también son valiosos cuando se implementan por una sola organización como una iglesia o agencia o por una comunidad.

Estrategias del programa de subsidio de taxi

Los programas de subsidio de taxi generalmente implican un acuerdo entre una organización patrocinadora (o su agente) y una o más compañías de taxis participantes. Estos programas aceptan y atender solicitudes de clientes patrocinados, clientes o residentes y / o aceptar cupones proporcionado por la organización patrocinadora a los pasajeros como pago parcial por el viaje.

109

115 de 1189.

La mayoría de los programas de subsidio de taxi se enfocan en personas mayores y / o personas con discapacidades que residen dentro el municipio patrocinador (o área de servicio de la agencia), pero algunos están disponibles para el público en general residentes también. Las agencias de servicios humanos que emplean esta estrategia generalmente limitan el taxi subsidios a clientes de agencias o participantes del programa.

Estrategias de vehículos privados

Con la reforma de los programas de asistencia pública para familias de bajos ingresos a fines de la década de 1990, La atención se ha centrado en la importancia del transporte confiable para que los bajos ingresos las personas pueden llegar al trabajo y a otros programas de capacitación y llegar y salir del trabajo de manera confiable. En De hecho, para las personas de bajos ingresos, la propiedad y operación de un vehículo de motor privado es, en el mejor de los casos, muy difícil y, en el peor de los casos, no es una opción en circunstancias normales. Reconociendo el valor de movilidad personal y la realidad de que los servicios de transporte disponibles no siempre son En respuesta a las necesidades de movilidad, una variedad y variedad de programas de vehículos privados tienen desarrollado.

Los programas de vehículos privados pueden incluir elementos de lo siguiente:

- Compra de un vehículo.
- Reparaciones únicas en los principales componentes mecánicos de un vehículo.
- Programas de mantenimiento para mantener la confiabilidad del vehículo.
- Préstamos para la compra de un vehículo y capacitación asociada en finanzas familiares.

VII

EVALUACIÓN DE ESTRATEGIAS Y SOLUCIONES

Evaluación - Estrategias de primer orden

Estrategias para organizar la gestión de la movilidad

Hay tres estrategias organizativas básicas que se deben considerar para tomar la delantera en movilidad gestión en la región:

- Agencia de transporte público, como WRTA o SVSS
- Servicio humano existente o agencia paraguas
- Nueva agencia / agente de transporte sin fines de lucro

Los beneficios esperados asociados con la selección de WRTA en el Condado de Mahoning o SVSS-MCCT en el condado de Mercer para asumir la responsabilidad de la gestión de la movilidad proviene de la observación de que WRTA y SVSS-MCCT son las agencias en cada condado cuya misión es Satisfacer las necesidades de movilidad en sus respectivos condados. Tienen experiencia en proporcionar servicios de transporte y tienen experiencia en trabajar con muchos de los servicios humanos agencias que necesitan transporte para sus clientes.

Los posibles obstáculos para la selección de una agencia de tránsito para liderar el esfuerzo de gestión de la movilidad. incluir la estructura de costos generalmente más altos para cualquier operación centrada en la agencia y la posibilidad de resistencia a ampliar la misión general de la agencia para comenzar a manejar actividades tales como reclutar voluntarios o hacer arreglos para compartir vehículos entre Dos agencias externas.

Tiempo de implementación y consideraciones de costo

El cambio a la gestión de la movilidad requerirá un esfuerzo concertado por parte de todos los participantes. agencias porque la gestión de cada agencia tendrá que participar en el detallado discusiones que conducen a un acuerdo sobre una agencia líder y la estructura del administrador de movilidad. Eso se anticipa que el plazo de implementación deberá buscar su ritmo como agencias y Los interesados se organizan y comienzan a trabajar.

Si se toma la decisión de formar una nueva agencia sin fines de lucro para convertirse en gerente de movilidad, el Se puede esperar que el tiempo y el esfuerzo sean más extensos, posiblemente más de un año.

El proceso que conduce a la selección y organización del administrador de movilidad no requerirá financiamiento significativo, pero implicará un amplio compromiso de tiempo de cada participante agencia. Los costos reales de implementación se basarán en las actividades de coordinación específicas que se seleccionan para el administrador de movilidad. Estos costos y el tiempo asociado con cada una de las actividades de coordinación se presentan como parte de la discusión de estrategias en las siguientes secciones.

Estrategias para la comunicación centralizada **Acceso a un número - Información - Programación de viaje**

Hay dos estrategias básicas en esta área que hemos identificado como de baja tecnología (y bajo costo) vs. alta tecnología. Un ejemplo de una estrategia de baja tecnología es un Directorio de recursos de transporte. Este es un documento que está disponible en la web y en formato impreso que contiene fácilmente accesible e información utilizable sobre los servicios de transporte que están disponibles para el objetivo de las poblaciones. El enfoque de alta tecnología combina el acceso a un número y el uso extensivo de tecnología en operaciones de transporte y administración.

Tiempo de implementación y consideraciones de costo

La creación de un Directorio de Recursos de Transporte es una estrategia de bajo costo que puede ser completada en un plazo relativamente corto de 3 a 6 meses. La implementación de un Centro de llamadas completo que puede proporcionar información de transporte utilizable, así como manejar todas las reservas de viaje y programar funciones para un sistema coordinado es un medio para una estrategia de alto costo que tomará de uno a dos años para ser completamente operativa.

Evaluación - Estrategias de segundo orden

Estrategias de desarrollo tecnológico

Las operaciones de paratransito se solicitan con frecuencia para aumentar la productividad del servicio y mejorar la rentabilidad y reinvertir los "ahorros" en un servicio ampliado. Dos conceptos de operaciones que se centran en mejorar la productividad y la rentabilidad, pero que no han sido ampliamente adoptados por los operadores de paratransito incluyen: (1) la creación de una estructura dedicada para el manejo del vehículo que se adapte mejor al perfil de demanda temporal; y (2) asignar a vehículos no dedicados (por ejemplo, taxis) viajes que de lo contrario afectará negativamente la productividad de la flota dedicada.

Estos conceptos no son una práctica estándar entre los operadores de paratransito porque no son confiables. Las herramientas están disponibles. Una nueva aplicación de software fue diseñada específicamente para ayudar con estos dos conceptos. El software está disponible, junto con un manual de usuario, en el sitio web de TRB.

112

Beneficios esperados

- Mejorar la prestación del servicio y aumentar el servicio. productividad
- Examinar diferentes escenarios operativos.
- Reducir los costos del servicio de paratransito

Posibles obstáculos

- Nueva herramienta que necesita más pruebas.
- Lograr la aceptación interna de la planificación y personal de operaciones
- Requiere recursos del personal para aprender el modelo y recopilar y formatear datos para operarlo

Tiempo de implementación y consideraciones de costo

La adquisición de un nuevo software de programación de paratransito que ayuda a apoyar la coordinación es un proceso que generalmente requiere entre uno y dos años para una implementación completa. Esta vez incluye el desarrollo de las especificaciones de hardware y software, el tiempo para seleccionar un proveedor y el tiempo para la instalación y prueba del nuevo sistema. Este es un medio a alto estrategia de costos.

El uso de las nuevas herramientas para mejorar la productividad y reducir los costos de viaje es una estrategia de bajo costo. eso generalmente se puede implementar dentro de los 12 meses.

Viaje compartido - Estrategias para compartir vehículos

El uso compartido de vehículos o el uso conjunto de vehículos puede afectar los requisitos totales de la flota. Uso conjunto de los vehículos deben considerarse por separado del concepto de viaje compartido donde dos o más las agencias acuerdan que sus clientes pueden viajar en cualquiera de sus vehículos según la programación y eficiencia de enrutamiento.

Beneficios esperados

- Una reducción en el tamaño de la flota que permitirá costos generales reducidos debido a la reducción de seguro y costos de registro.
- Proporcionar un aumento en el tamaño del repuesto. flota que puede reducir el capital vehicular futuro requisitos de financiación
- Proporcionar capacidad adicional del vehículo que puede ser utilizado para aumentar la eficiencia (productividad) de operaciones

Posibles obstáculos

- Políticas y requisitos de la agencia.
- Los costos administrativos para la agencia principal pueden ser prohibitivo

Tiempo de implementación y consideraciones de costo

La implementación de compartir viajes o compartir vehículos es un costo bajo - actividad de marco de tiempo corto una vez que la información básica esté en su lugar para evaluar la viabilidad de cualquiera de las estrategias. Tal Las estrategias se pueden implementar en una amplia escala de operaciones, desde el viaje ocasional que se perderían o llegarían tarde al viaje durante determinados períodos de tiempo en ciertos días del semana.

Uso de estrategias de vehículos no dedicados

Las operaciones de paratransito se solicitan con frecuencia para aumentar la productividad del servicio y mejorar rentabilidad y reinvertir los "ahorros" en un servicio ampliado. Dos conceptos de operaciones que centrarse en mejorar la productividad y la rentabilidad, pero que no han sido ampliamente adoptados por los operadores de paratransito incluyen: (1) la creación de una estructura dedicada para el manejo del vehículo que se adapte mejor el perfil de demanda temporal; y (2) asignar a vehículos no dedicados (por ejemplo, taxis) viajes que de lo contrario afectará negativamente la productividad de la flota dedicada.

Estos conceptos no son una práctica estándar entre los operadores de paratransito porque no son confiables. Las herramientas están disponibles. Una nueva aplicación de software fue diseñada específicamente para ayudar con estos dos necesariamente. El software está disponible, junto con un manual de usuario, en Transport Research Sitio web de la Junta, www.trb.org.

Beneficios esperados

- Mejorar la prestación del servicio y aumentar el servicio. productividad.
- Examinar diferentes escenarios operativos.
- Reducir los costos del servicio de paratransito.

Posibles obstáculos

- Nueva herramienta que necesita más pruebas.
- Lograr la aceptación interna de la planificación y personal de operaciones
- Requiere recursos del personal para aprender el modelo y recopilar / formatear datos para ejecutar el modelo

Tiempo de implementación y consideraciones de costo

La implementación del modelo de vehículo no dedicado es un período de tiempo corto y de bajo costo. estrategia. El tiempo real para cambiar la estrategia operativa para capturar cualquier ahorro potencial de costos dependerá de la disponibilidad de compañías de taxis que puedan cumplir con los requisitos y sean dispuesto a participar

114

Estrategias de la función de prestación de servicios

Compra conjunta

Beneficios esperados

- Ahorro de costos a nivel de agencia
- Procedimientos operativos más consistentes.
- Comparte funciones administrativas en lugar de recursos o servicios, por lo tanto, pueden ser más implementado fácilmente
- Oportunidad para construir y desarrollar confianza a través de la compra conjunta de algunos artículos puede requerir agencias

Posibles obstáculos

- Requiere agencia principal para defender
- Los costos administrativos para la agencia principal pueden ser prohibitivo
- Algunas agencias pueden haberse atrincherado requisitos de adquisición / compra
- La compra conjunta de algunos artículos puede requerir gran gasto inicial

Tiempo de implementación y consideraciones de costo

Los acuerdos de compra conjunta pueden demorar entre seis meses y dos años en implementarse dependiendo de los artículos específicos que se compran. La compra conjunta de combustible u otros suministros. puede lograrse con bastante rapidez, mientras que la compra conjunta de vehículos o seguros puede ser Se espera que tome mucho más tiempo. El proceso para establecer acuerdos de compra conjunta es normalmente de bajo costo.

Recursos compartidos

Beneficios esperados

- Menores costos por viaje.
- Mayor productividad del vehículo.
- Mejora de la calidad del servicio.

Posibles obstáculos

- Requiere agencia principal para defender
- Problemas de césped asociados con el intercambio de vehículos. debido a los altos costos de compra, operación y mantenimiento de vehículos
- Renuencia a compartir vehículos financiados por la agencia.

Tiempo de implementación y consideraciones de costo

La implementación de cualquier estrategia de recursos compartidos, como compartir vehículos, es de bajo costo. actividad de corto plazo una vez que la información básica está en su lugar para evaluar la viabilidad de compartir un recurso específico

115

Estrategias del programa de conductores voluntarios y acompañantes

Beneficios esperados

- Aumentar la flexibilidad del horario y reducir costos
- Desarrollar defensores del programa en la comunidad.
- Los voluntarios pueden proporcionar servicios físicos y apoyo emocional a los jinetes

Posibles obstáculos

- Reclutar y retener voluntarios puede ser desafiante y requiere continuo esfuerzo / atención
- Algunos turnos son difíciles de cubrir voluntarios
- Los costos de combustible y el seguro del vehículo pueden prohibir el uso de voluntarios
- La cobertura del seguro puede limitar la participación para algunos
- La mayoría de los conductores voluntarios están limitados a pasajeros ambulatorios

Tiempo de implementación y consideraciones de costo

La implementación de programas de conductores voluntarios y acompañantes es de bajo costo y el El plazo de implementación puede ser una estrategia corta (hasta 12 meses). La mayor parte del tiempo y El esfuerzo se centra en el reclutamiento, capacitación y retención de los conductores voluntarios.

Estrategias del programa de subsidio de taxi

Beneficios esperados

- Proporcionar servicio el mismo día.
- Efectivo para viajes no anticipados y horas de tarde y fin de semana
- Efectivo para viajes fuera del área de servicio
- Ofrecer una forma de establecer / controlar el subsidio por viaje
- Efectivo en áreas de baja densidad.

Posibles obstáculos

- Requiere buena comunicación entre todos fiestas
- Necesidad de establecer protección contra el fraude. mecanismos
- Escasez de compañías de taxis en zonas menos urbanas. áreas dentro de la región
- Escasez de taxis accesibles.

116

Tiempo de implementación y consideraciones de costo

Suponiendo la disponibilidad de operadores de taxi competentes e interesados, el establecimiento de un programa de subsidio de taxi se puede lograr dentro de 12 meses. Los programas de subsidio de taxi son típicamente una estrategia de bajo costo.

Estrategias de vehículos privados

Beneficios esperados

- Proporcionar transporte confiable para baja personas de ingresos para llegar a la capacitación laboral y oportunidades de trabajo
- Proporcionar movilidad personal.
- Brinda a las familias de bajos ingresos transporte confiable a un precio asequible condiciones
- El donante de automóviles recibe un mayor " **mercado justo** " **valor a efectos fiscales** .
- Efectivo en áreas de baja densidad.

Posibles obstáculos

- Requiere un examen cuidadoso de los solicitantes
- Necesidad de establecer mecanismos para el automóvil. inspecciones y control de calidad

Tiempo de implementación y consideraciones de costo

El establecimiento de un programa de vehículo privado se puede lograr dentro de los 12 meses a Costo relativamente bajo.

ESTRATEGIAS RECOMENDADAS

Estrategias recomendadas de primer orden

Las estrategias de primer orden son críticas para la fortaleza y sostenibilidad a largo plazo de alta calidad, gestión de movilidad sensible al cliente y coordinación de servicios de transporte.

- **Mover el enfoque de la prestación de servicios de transporte a la gestión de movilidad**
- **Liderazgo - Implementación - Estructura organizacional**
- **Comunicación centralizada - Información - Programación de viajes - Acceso a un número**
- **Desarrollo tecnológico**

Estrategias recomendadas de segundo orden

Las estrategias de segundo orden no están destinadas a ser exhaustivas. Pueden surgir nuevas estrategias y debe ser aceptado por su potencial para fortalecer y expandir la gestión de la movilidad, coordinación de transporte y la entrega mejorada de servicios de transporte de calidad a personas mayores, personas con discapacidades, personas en familias con bajos ingresos y veteranos.

- **Compartir viaje - Compartir vehículo**
- **Maximizar el valor de los vehículos no dedicados**
- **Funciones de prestación de servicios - Administración - Operaciones - Mantenimiento - Programación de viajes y despacho de vehículos**
- **Conductor voluntario y programas de acompañantes**

118

- **Programas de subsidio de tarifas de taxi**
- **Programas de vehículos privados**
- **Programas de desarrollo de capital**

ACCIONES RECOMENDADAS PARA LA APLICACIÓN

En resumen, las recomendaciones de acción para la coordinación del transporte son:

- **Acción recomendada # 1: *CREAR SISTEMAS DE GESTIÓN DE MOVILIDAD EN MAHONING Y CONDADOS DE MERCER que cambian* el enfoque central de los servicios de transporte de Operaciones para satisfacer las necesidades del cliente**
- **Acción recomendada # 2: *ORGANIZAR Y SOSTENER LA GESTIÓN PERMANENTE DE LA MOVILIDAD***

ORGANIZACIONES que logran la implementación completa de la gestión de la movilidad y
Capacidad de coordinación de transporte y potencial

- **Acción recomendada # 3: *CENTRALIZAR LA INFORMACIÓN PARA PROPORCIONAR UN SOLO PUNTO DE ACCESO* para personas con movilidad necesita acceder a servicios de transporte**
- **Acción # 4 Recomendado - *INVERTIR EN TECNOLÓGICO recursos y capacidades* Para**
Lograr la máxima rentabilidad de los servicios de gestión de movilidad y del cliente
Servicios de información
- **Acción recomendada # 5: *MEJORAR SEGMENTOS ESPECÍFICOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ORGANIZACIÓN, OPERACIÓN Y ENTREGA* De manera oportuna ya que los fondos están disponibles y**
Los socios de gestión de movilidad pueden poner en práctica acuerdos
- **Acción recomendada # 6: *MANTENER Y EXPANDIR EL NIVEL Y LA COBERTURA DEL PÚBLICO SERVICIOS DE TRANSPORTE* Para garantizar una sólida red de servicios de transporte público**
Eso forma la base sobre la cual se construyen los servicios de transporte coordinado
- **Acción recomendada # 7: *ASEGÚRESE DE QUE LA CONTINUIDAD DE LA SECCIÓN EXISTENTE 5310 PROGRAMA DE MOVILIDAD MEJORADA PARA PERSONAS MAYORES E INDIVIDUALES CON DISCAPACIDAD LOS PROYECTOS SE MANTENEN* para que los servicios y las necesidades de capital sean consistentes con**
plan de coordinación, no se interrumpe, especialmente cuando la prestación coordinada de servicios es
ya en su lugar y la continuación de los proyectos existentes para reducir y prevenir brechas en
Servicio

119

125

- **Acción recomendada # 8: *MONITOREAR EL PROGRESO Y PERSEVERAR EN LA CARA DE OBSTÁCULOS Y DESCONOCIMIENTOS* para dar movilidad, gestión y transporte**
Coordinación Oportunidad completa para desarrollar y transformar el transporte comunitario
Servicios en los condados de Mahoning y Mercer

ESTRATEGIAS RECOMENDADAS DE PRIMER ORDEN

Las siguientes estrategias de primer orden son críticas para la fortaleza y sostenibilidad a largo plazo de
Gestión de movilidad y coordinación de transporte de alta calidad y receptiva al cliente.

• Mover el enfoque de la prestación de servicios de transporte a la gestión de movilidad

- ✓ Los condados de Mahoning y Mercer deben cambiar el enfoque de los servicios de transporte de servicios operativos para satisfacer las necesidades del cliente.
- ✓ La cultura y el enfoque de la prestación de servicios de transporte deben cambiar, de agencia única para entrega colaborativa de agencias múltiples.
- ✓ WRTA y SVSS-MCCT, junto con Eastgate COG en Ohio y Mercer County COG y RPC en Pennsylvania deberían ser líderes clave en este movimiento; de hecho, deberían ser Las fuerzas impulsoras.
- ✓ La comunidad buscará, especialmente, los sistemas de transporte público para el liderazgo, dirección, cambio y transformación de la prestación de servicios de transporte.

• Liderazgo - Implementación - Estructura organizacional

- ✓ La comunidad necesita liderazgo: de WRTA, SVSS-MCCT, Eastgate COG, Mercer COG y RPC y las principales agencias de servicios humanos en cada condado
- ✓ Organizarse para la implementación es crucial. Las opciones son:
 - WRTA y SVSS-MCCT como gestores de movilidad centralizados.
 - Una agencia existente de servicios humanos o agencia paraguas

- Una nueva agencia sin fines de lucro organizada y administrada en colaboración como resultado de acuerdos interinstitucionales y administrados por WRTA u otra agencia clave.
- ✓ Los sistemas de transporte público, especialmente WRTA en el condado de Mahoning, Ohio y SVSS-MCCT en el condado de Mercer son las agencias cuyas misiones cumplen con la movilidad necesidades del público en general y las poblaciones objetivo de personas mayores, personas con discapacidades y personas en familias de bajos ingresos.

• **Comunicación centralizada - Información - Programación de viajes - Acceso a un número**

- ✓ Obtener un viaje para satisfacer una necesidad de viaje debe ser lo mismo para todos, una llamada telefónica o un clic del mouse de distancia.

120

Page 126

- ✓ La información y la programación deben centralizarse con un servicio existente, como 211 o con un servicio recientemente desarrollado, como una capacidad desarrollada por WRTA y en Ohio y SVSS-MCCT en Pennsylvania, que buscan trabajar en colaboración a través de las fronteras estatales.
- ✓ Cualquiera debería poder hacer un contacto (teléfono o computadora) y conocimientos y con quién pueden hacer un viaje, a qué costo y programar el viaje y confirmado antes de que se complete el contacto.

• **Desarrollo tecnológico**

- ✓ Aproveche al máximo la tecnología para avanzar en la gestión de la movilidad.

ESTRATEGIAS RECOMENDADAS DE SEGUNDO ORDEN

Las estrategias de segundo orden no están destinadas a ser exhaustivas. Pueden surgir otras estrategias nuevas y debe ser aceptado por su potencial para fortalecer y expandir la gestión de la movilidad, coordinación de transporte y la entrega mejorada de servicios de transporte de calidad a personas mayores, personas con discapacidad y personas en familias con bajos ingresos.

• **Compartir viaje - Compartir vehículo**

- ✓ Aproveche al máximo las capacidades de transporte colaborativo de múltiples agencias en el región, para aumentar los viajes, ahorrar dinero y reducir la duplicación

• **Maximizar el valor de los vehículos no dedicados**

- ✓ La colaboración significa encontrar formas en que los vehículos en servicio a un grupo de clientes específico solo se puede usar para otros clientes también. Recursos del sector privado como el taxi Los servicios pueden llenar los vacíos clave en los servicios.

• **Funciones de prestación de servicios - Administración - Operaciones - Mantenimiento - Programación de viajes y despacho de vehículos**

- ✓ Estas son todas las áreas funcionales donde la colaboración entre agencias puede lograr mejoras en eficiencia y efectividad.

• **Conductor voluntario y programas de acompañantes**

- ✓ Es importante encontrar servicios de bajo costo que puedan marcar la diferencia.

• **Programas de subsidio de tarifas de taxi**

- ✓ El servicio de taxi generalmente opera los siete días de la semana, las 24 horas del día. Un viaje puede ser proporcionado a alguien que lo necesita simplemente subsidiando todo o parte de la tarifa.

• **Programas de vehículos privados**

- ✓ Los programas de vehículos privados pueden llenar vacíos en la cobertura del servicio de transporte donde Los servicios de transporte no serían rentables. Además, estos programas deberían ser de tal naturaleza que todos los elementos de propiedad, operación y mantenimiento del vehículo son

abarcado Uber, Lyft y servicios similares de transporte personal y compartido ofrecen oportunidades para ampliar las opciones de transporte de formas nuevas y creativas.

Acción recomendada n. ° 1: *CREAR UNA MOVILIDAD REGIONAL SISTEMA DE GESTIÓN* que cambia el enfoque central de los servicios de transporte de Operaciones para satisfacer las necesidades del cliente

El enfoque de satisfacer las necesidades de movilidad de las personas en el Condado de Mahoning-Trumbull-Mercer la región debería pasar de un sistema de proveedores de servicios de transporte descentralizados a un sistema de gestión de movilidad centralizado de agencias colaboradoras enfocado en cumplir con el Necesidades de movilidad de las personas en la región.

Las necesidades de movilidad de las personas en la región deben ser satisfechas por una movilidad centralizada. sistema de gestión que se centra primero en las necesidades de los clientes y no en la operación de proveedores individuales de servicios de transporte.

- La región de los condados de Mahoning y Mercer debería cambiar el enfoque del transporte servicios desde servicios operativos hasta satisfacer las necesidades del cliente.
- La cultura y el enfoque de la prestación de servicios de transporte deben cambiar, de agencia única para entrega colaborativa de agencias múltiples
- WRTA debería ser los líderes clave en este movimiento en el condado de Mahoning en Ohio; dado su larga historia de servicios de transporte público y su tamaño y escala relativos, WRTA debe ser la fuerza impulsora y la agencia principal
- SVSS-MCCT debe ser la fuerza impulsora y la agencia líder en el condado de Mercer.
- La región y sus comunidades buscarán los sistemas de transporte público para liderazgo, dirección y cambio.

Acción recomendada # 2 - *ORGANIZAR Y SOSTENER UN PERMANENTE ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE MOVILIDAD* que logra la implementación completa de Gestión de movilidad y capacidad de coordinación de transporte y potencial

La organización de gestión de la movilidad debe centrarse en las siguientes actividades funcionales:

- Desarrollar la agencia de gestión de la movilidad en torno a la planificación centralizada de viajes y intermediación de servicios de transporte entre proveedores de transporte

- Centralizar la información sobre los servicios de transporte para lograr el acceso al servicio. con un contacto, ya sea teléfono, computadora u otro medio

- Coordinar las funciones administrativas y operativas de transporte.
- Consolidar la prestación de servicios de transporte de forma selectiva para que las agencias
Los servicios de transporte actualmente operativos tienen la oportunidad de transferir
responsabilidad hacia los demás, si lo desean
- Agregar nuevos servicios para satisfacer las necesidades insatisfechas de las poblaciones objetivo, llenar los vacíos en los servicios.
y reducir las superposiciones en el servicio

WRTA debería ser la agencia líder en Ohio y SVSS debería ser la agencia líder en Pennsylvania, responsable de coordinar los servicios de transporte y trasladar la prestación de servicios a la movilidad administración. WRTA y SVSS-MCCT deberían trabajar en estrecha colaboración con Trumbull County Transit Junta para garantizar que la gestión de la movilidad y la coordinación del transporte puedan ser implementado a través de los límites del condado. Asociación total con otra planificación estratégica y Los socios de prestación de servicios en la región son esenciales.

El desarrollo de la estructura y organización de liderazgo requerirá acciones incrementales, tiempo y recursos para apoyar su desarrollo. El desarrollo incremental, organizativamente, debe incluir

- Crear un Consejo de Liderazgo de Coordinación de Transporte de agencias con inversiones en transporte.
- Crear Consejos Asesores de Transporte de agencias con interés e interés en mudarse.
desde la prestación del servicio de transporte hasta la gestión de la movilidad
- Membresía en el Consejo de Liderazgo de Coordinación de Transporte debe ser invitado y requieren un Memorando de Entendimiento entre los miembros
- La membresía en el Consejo Asesor de Coordinación de Transporte debe ser abierta y requieren un Memorando de Entendimiento para participar
- Crear una nueva organización formal encargada de la gestión y coordinar la entrega de servicios de transporte.
- La transición a la gestión de la movilidad debería ocurrir de forma incremental.
 - ✓ Para proporcionar el punto central de acceso a los servicios, intermedia los viajes entre proveedores de transporte participantes y proporcionar una reserva de viaje a la cliente

123

- ✓ Consolidar selectivamente la prestación de servicios de transporte entre menos proveedores de transporte, aprovechando el deseo de algunas agencias de obtener fuera del negocio del transporte
- ✓ Sostener una agencia de gestión de la movilidad que integre las diversas actividades.
asociado con la entrega rentable y rentable de coordinado servicios de transporte

Acción recomendada n. ° 3: CENTRALIZAR LA INFORMACIÓN PARA PROPORCIONAR UNA PUNTO DE ACCESO ÚNICO Para las personas con movilidad necesita acceder al transporte
Servicios en la region

Este sistema debería centralizar la información sobre los servicios de transporte disponibles y poner a las personas con necesidades en contacto directo con los proveedores de transporte mejor capacitados para satisfacer un

Necesidad de movilidad.

El sistema debe integrar información y referencias, reservas de viajes y programación de viajes para que cuando una persona termina, tiene su viaje arreglado.

- WRTA y SVSS-MCCT deberían trabajar en colaboración con información y referencias servicios que existen en los condados de Mahoning y Mercer, trabajando hacia la integración de funciones de información y referencia con reservas de viaje y programación entre múltiples agencias y proveedores de transporte.

Acción recomendada n. ° 4: *INVERTIR EN RECURSOS TECNOLÓGICOS*

Y CAPACIDADES para lograr la máxima rentabilidad de la gestión de la movilidad

Servicios

El desarrollo de la tecnología debería centrarse en mejorar la programación y el servicio del servicio de paratransito entrega, incluidos los sistemas de reserva y programación de viajes de última generación. Además, la tecnología el desarrollo debe incluir la racionalización y el uso de tecnología para la planificación de viajes en línea para acceso del cliente a la información del horario del autobús de ruta fija. Las agencias y comunidades deben ser Se recomienda incluir enlaces a información centralizada y programación de viajes.

- Ubicación automática del vehículo.
- Despacho asistido por computadora
- Terminales de datos móviles y computadoras de datos móviles.
- Coordinación e integración de servicios.
- Planificación de viajes de ruta fija basada en web

El desarrollo de la tecnología debe coordinarse estrechamente con la información y las referencias existentes. capacidades en los condados de Mahoning y Mercer, para que haya una integración perfecta,

124

migración y expansión de información y derivación a un centro integral único para acceder a prestación de servicios de transporte por varias agencias. Nuevamente, información existente y referencias los servicios tienen la historia, experiencia y conocimiento de una amplia información basada en el cliente sistemas. Deben ser socios estratégicos.

Acción recomendada # 5: *MEJORAR SEGMENTOS ESPECÍFICOS DE SERVICIO DE TRANSPORTE ORGANIZACIÓN, OPERACIÓN Y*

ENTREGA de manera oportuna ya que hay fondos disponibles y socios de gestión de movilidad son capaces de poner acuerdos en su lugar

Las mejoras específicas deben incluir:

- Viajes cooperativos compartidos entre agencias que brindan servicios de transporte.
- Compartir los recursos de vehículos y servicios entre los programas de la agencia.
- Acuerdos de compra conjunta de vehículos, combustible y otros materiales y suministros.
- Programas de capacitación para servicio al cliente, operaciones y seguridad del vehículo, administración de programas de drogas y alcohol
- Introducción de nuevos servicios seleccionados.
- Consolidación de las funciones administrativas y operativas a medida que las agencias deciden comprar en lugar de operar servicios de transporte
- Capacitación sobre viajes y movilidad para clientes con discapacidades que pueden usar de forma segura servicios de transporte de ruta
- Programa de planificación de movilidad, especialmente para personas mayores.

Las partes interesadas deben centrar la atención en proyectos de múltiples agencias que fortalecen y expanden gestión de la movilidad.

Acción recomendada # 6 - MANTENER Y EXPANDIR EL NIVEL Y

COBERTURA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Para asegurar que el

La región tiene una sólida red de servicios de transporte público que forma la base sobre

Qué servicios de transporte coordinado se construyen

- Mantener e incrementar la cobertura del servicio de ruta fija en la región.
- Mantener y aumentar el servicio de respuesta a la demanda como el número de personas mayores y las personas con discapacidad continúan aumentando a medida que la población sigue envejeciendo
- Mantener un enfoque en la necesidad de financiamiento local suficiente de WRTA y SVSS público servicios de transporte, particularmente con la falta de fondos estatales suficientes

125

Acción recomendada # 7: ASEGÚRESE DE QUE LA CONTINUIDAD DE SECCIÓN EXISTENTE 5310 PERSONAS MAYORES Y DISCAPACITADAS LOS PROYECTOS DEL PROGRAMA SE MANTENEN Y LAS OPORTUNIDADES QUE SE AVANZA LA COORDINACIÓN AVANZADA para que los servicios y las necesidades de capital,

coherente con el plan de coordinación, no se interrumpe, especialmente donde se coordina

la prestación del servicio ya está en su lugar; pero se persiguen nuevas iniciativas.

Programa Sección 5310 - Movilidad mejorada para personas mayores y personas con discapacidades -

- Se debe dar alta prioridad a proyectos futuros que reemplacen el mantenimiento de equipos de capital. y mejorar los servicios compatibles con 5310 vehículos que satisfacen necesidades no cubiertas y llenan vacíos en servicios de transporte.
- Se debe dar alta prioridad a las iniciativas de gestión de la movilidad, incluidas las centralizadas. información y referencias y capacitación en viajes para mejorar la movilidad
- Se debe dar alta prioridad a los programas existentes que atienden a personas con discapacidades más allá de los requisitos mínimos de la ADA donde dichos servicios satisfacen necesidades adicionales no satisfechas.
- Se debe dar alta prioridad a los proyectos de capital que mejoren el entorno físico. que las personas con discapacidad deben navegar para utilizar de manera efectiva los servicios de autobuses de ruta fija

Acción recomendada # 8: MONITOREAR EL PROGRESO Y PERSEVERAR

Frente a los obstáculos y decepciones Para Dar Movilidad

Coordinación de gestión y transporte Oportunidad completa para desarrollar y transformar

Servicios de transporte comunitario en los condados de Mahoning y Mercer

- Introducir la gestión de la movilidad y la coordinación del transporte en un contexto regional amplio. La manera tendrá sus altibajos, ajustes y arranques y puntos difíciles. Estar preparado para responder de manera proactiva con la vista puesta en el beneficio a largo plazo de la comunidad servicios de transporte
- Para el éxito a largo plazo, los obstáculos a corto plazo, los problemas y los contratiempos inesperados debe aceptarse como el precio del éxito a largo plazo.
- El progreso y la prestación de servicios deben ser monitoreados para que el éxito y el fracaso puedan ser

PRIORIDADES DE APLICACIÓN PARA FINANCIACIÓN

Iniciativas clave y dirección para el transporte del condado de Mahoning Coordinación

Iniciativas de coordinación de transporte prioritario

- Adoptar una estructura amplia de las recomendaciones del plan original.
 - ✓ Lo que aún cabe
 - ✓ Lo que hay que dejar atrás
- Centrarse en la gestión de la movilidad: adoptar una estructura integrada
- Implementación del centro de gestión de movilidad VT / CLI One call / One click - plan conceptual
- Organizar un consejo de partes interesadas y reunirse regularmente
 - ✓ Asociaciones clave: Eastgate Regional COG y línea directa de ayuda 211
 - ✓ Consejo de partes interesadas
 - ✓ Comience mensualmente, pase a reuniones bimensuales, luego a reuniones trimestrales
- Ampliar y profundizar el servicio al cliente.
 - ✓ Nuevo sitio web receptivo al cliente, que incluye teléfonos inteligentes
 - ✓ Avail Technologies Mi servicio al cliente de Avail
 - ✓ Integración bidireccional de WRTA y línea directa de ayuda 211
 - ✓ Entrenamiento de viaje
- Desarrollo de tecnología para un mejor servicio al cliente: WRTA ha iniciado la implementación de su CAD / AVL integrado - Sistema de servicio al cliente
- Maximice el uso de los servicios de ruta fija WRTA
- Optimice el uso y la eficiencia de Special Service Transit (SST) y los servicios puerta a puerta EasyGo
- Aumentar los recursos financieros locales para los servicios de transporte.
 - ✓ Para mejoras de servicio apropiadas
 - ✓ Para el subsidio de servicios a los interesados
 - ✓ Subsidios de pago de tarifas para los necesitados
- Implementación del proyecto para el programa de la Sección 5310 del ALC: equipo de capital, movilidad gestión y formación en viajes

Desafíos y oportunidades clave

- Compra para la gestión de movilidad con una llamada / un clic
- My Avail y capacitación en viajes para el uso del servicio de ruta fija: clientes y agencias
- Divulgación y educación de las partes interesadas para el servicio de ruta fija WRTA
- Capacitación al cliente para el uso efectivo de SST y EasyGo
- Coordinación efectiva de los servicios de transporte público entre WRTA en Mahoning Condado y TCTB en el condado de Trumbull

La implementación de la movilidad One-Call / One-Click de WRTA es fundamental para avanzar Gestión del Centro de Transporte. El plan conceptual se muestra en la figura 17. WRTA hizo un compromiso de implementar un Centro de Transporte de Gestión de Movilidad con Una Llamada / Un Clic cuando recibió fondos de los Veteranos de la Administración Federal de Tránsito Subvención de Iniciativa de transporte / vida comunitaria. El premio de la subvención ha proporcionado fondos para elementos del proyecto de Despacho Asistido por Computadora / Ubicación Automática del Vehículo (CAD / AVL) de WRTA eso está actualmente en marcha.

Se espera que se complete a fines del año calendario 2017, este proyecto proporcionará mejoras en las capacidades de WRTA para administrar su ruta fija diaria y puerta a puerta servicios de transporte. WRTA podrá utilizar esta tecnología de ruta fija para garantizar la puntualidad operación de servicio. WRTA también podrá gestionar la asignación de autobuses que operan en su servicio especial de tránsito (SST) y el servicio de transporte puerta a puerta EasyGo en tiempo real, re asignación de autobuses en tiempo real para mejorar la recogida y entrega de los clientes a tiempo.

Además, e igualmente significativo, WRTA podrá ofrecer a sus clientes información en tiempo real sobre Servicio de ruta fija. Esto incluirá lo siguiente:

- Ubicación de los autobuses en rutas específicas.
- Horarios estimados de llegada y salida de autobuses en paradas específicas
- Planificación de viaje que ofrece información de origen y destino en tiempo real para viajes específicos en rutas específicas

Esta información estará disponible en el sitio web de WRTA y a través de teléfonos inteligentes, para que los clientes puede completar la planificación del viaje en una computadora de escritorio o en cualquier lugar de un teléfono inteligente.

Clientes del servicio especial de tránsito (SST) de WRTA y del transporte puerta a puerta EasyGo los servicios podrán administrar sus viajes en línea o mediante el sistema telefónico de WRTA. Ellos estarán capaz de programar, cambiar y cancelar viajes. Operativamente, WRTA tendrá la capacidad de proporcionar a los clientes recordatorios de llamadas telefónicas o mensajes de texto el día anterior a un horario programado viaje y cuando la llegada de un autobús para una recogida es inminente.

Como muestra la Figura 17, socios clave en la implementación de la movilidad One-Call / One-Click

Los centros de gestión de transporte son:

- Western Reserve Transit Authority como gerente de movilidad
- Línea directa de ayuda 211, la fuente regional de información telefónica y de base de datos para humanos servicios disponibles para personas en el condado de Mahoning. Este sistema de teléfono / base de datos incluye información sobre los servicios de transporte disponibles.

128

- Eastgate Regional Council of Governments, la agencia regional responsable de planificación del transporte y programación de proyectos para fondos estatales y federales que WRTA accede por sus servicios de transporte.
- Consejo de partes interesadas: agencias clave y partes interesadas activas en la finalización del plan de coordinación de transporte actualizado

Como muestra la Figura 22, la misión clave será conectar a las personas con necesidades de viaje insatisfechas para proveedores de servicios de transporte disponibles.

Iniciativas clave y dirección para el transporte del condado de Mercer Coordinación

Iniciativas de coordinación de transporte prioritario

- Adoptar una estructura amplia de las recomendaciones del plan original.
 - ✓ Lo que aún cabe
 - ✓ Lo que hay que dejar atrás
- Centrarse en la gestión de la movilidad: adoptar una estructura integrada
- Formar un consejo de partes interesadas y reunirse regularmente
 - ✓ Asociación clave: Mercer County COG y 211
 - ✓ Comience mensualmente, pase a bimensual, luego a trimestralmente
- Ampliar y profundizar el servicio al cliente.
 - ✓ Nuevo sitio web receptivo al cliente, que incluye teléfonos inteligentes
 - ✓ Integración bidireccional de Mercer COG y el servicio 211
- Desarrollo tecnológico para un mejor servicio al cliente.
- Maximice el uso del servicio de traslado Shenango Valley (SVSS)
- Optimizar el uso y la eficiencia de Mercer County Community Transit (MCCT)
- Aumentar los recursos financieros locales para los servicios de transporte.
 - ✓ Para SVSS y MCCT
 - ✓ Para el subsidio de servicios a los interesados
 - ✓ Subsidios de pago de tarifas para los necesitados

Desafíos y oportunidades clave

- Entrenamiento de viaje para el uso de SVSS
- Divulgación y educación de las partes interesadas para SVSS y MCCT
- Capacitación al cliente para el uso de MCCT

Gestión de la movilidad en el condado de Mercer

La clave para implementar una gestión de movilidad efectiva en el condado de Mercer será la organización e implementación de un Consejo permanente de partes interesadas. Este Consejo formará el núcleo inicial grupo que se reunirá para definir y hacer avanzar la gestión de la movilidad. Los socios clave serán:

- Consejo de Gobierno Regional del Condado de Mercer
 - ✓ Servicio de traslado al valle de Shenango
 - ✓ Tránsito comunitario del condado de Mercer
- Comisión de Planificación Regional del Condado de Mercer
- Agencias clave y partes interesadas activas en la finalización del transporte actualizado.
plan de coordinación