

Plan de Transporte de Servicios Humanos de Tránsito Público Coordinado

Preparado Para

Organización de Estudio de Transporte de St. Joseph Area

Preparado Por



2400 Pershing Road, Suite 400
Kansas City, Missouri 64108
Phone: (816) 329-8600

24 de Abril, 2007

Índice de Materias

LISTA DE MESAS	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
LISTA DE FIGURAS	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
ABREVIATURAS Y SIGLAS.....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
SECCIÓN 1: INTRODUCCIÓN.....	1
1.1 FONDO.....	1
SECCIÓN 2: EVALUACIÓN DE SERVICIOS DISPONIBLES.....	5
2.1 INTRODUCCIÓN	5
2.2 AGENCIAS QUE RECIBEN 5310, JARC Y NUEVOS FONDOS DE LIBERTAD	ERROR!
	BOOKMARK NOT DEFINED.
2.3 DESCRIPCIÓN DE ABASTECEDORES DE TRANSPORTE Y AGENCIAS DE SERVICIOS HUMANOS.....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
2.3.1 <i>Publico</i>	7
2.3.2 <i>Privado</i>	10
2.3.3 <i>No lucrativo</i>	10
2.3.4 <i>Resumen</i>	15
2.4 TRANSPORTATION PÚBLICO.....	16
2.5 COORDINACIÓN EXISTENTE ENTRE ABASTECEDORES	16
SECCIÓN 3: EVALUACIÓN DE NECESIDADES DE TRANSPORTE	17
3.1 DATOS DE CENSO	17
3.1.1 <i>Individuos con Discapacidades</i>	17
3.1.2 <i>Adultos más Viejos</i>	17
3.1.3 <i>Personas con ingresos limitados</i>	20
3.2 LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE SE IDENTIFICARON EN PEQUEÑAS SESIONES DE GRUPO.....	23
3.2.1 <i>Las Necesidades de Transport se Indetificaron en Sesión de Wathena</i>	23
3.2.2 <i>Las Necesidades de Transport se Indetificaron en Sesón de St. Joseph City Hall</i>	24
3.2.3 <i>Las Necesidades de Transport se Indetificaron en Sesión de Oficina de Tránsito St. Joseph</i>	25
3.2.4 <i>Las Necesidades de Transport se Indetificaron en Sesión de Savannah</i>	25
3.3 RESUMEN DE NECESIDADES IDENTIFICADAS	25
3.4 HUECOS EN SERVICIO	26
SECCIÓN 4: ESTRATEGIAS Y/O ACTIVIDADES.....	29
4.1 EL RESUMEN DE LA COORDINACIÓN PLANEA EXIGANCIAS	29
4.2 EL RESUMEN DE ESTRATEGIAS SE IDENTIFICÓ EN PEQUEÑAS SESIONES DE GRUPO SESSIONS.....	30
4.3 ESTRATEGIAS DE COORDINACIÓN POTENCIALES Y ACTIVIDADES.....	30
SECCIÓN 5: ESTRATEGIAS /ACTIVIDADES DE PRIORITAR	35
SECCIÓN 6: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	39
APÉNDICE A: PEQUEÑO GRUPO QUE ENCUENTRA AVISOS Y ENCUENTRA RESÚMENES.....	A-1

Lista de Mesas

MESA 1: AGENCIAS CON VEHÍCULOS DE TRANSPORTE	6
MESA 2: AGENCIAS QUE ACTUALMENTE RECIBEN FINANCIACION FEDERAL.....	7
MESA 3: ST. JOSEPH TRANSIT RIDERSHIP	8
MESA 4: OATS RIDERSHIP EN LOS CONDADOS DE ANDREW Y BUCHANAN	11
MESA 5: OATS RIDERSHIP EN LOS CONDADOS DE ANDREW Y BUCHANAN POR TIPO DE VIAJE.....	11
MESA 6: OATS RIDERSHIP EN LOS CONDADOS DE ANDREW Y BUCHANAN POR EDAD	12
MESA 7: TOTAL Y PROPORCIÓN DE INCAPACIDADES ABSOLUTAS POR CONDADO.....	17
MESA 8: TOTAL Y PORCENTAJE DE EDAD DEMOGRÁFICA 65 Y MÁS VIEJO POR CONDADO.....	20
MESA 9: 1999 INGRESOS DE CASA MEDIANOS Y TOTAL Y POR CIENTO DE INDIVIDUOS	20
MESA 10: DIAS Y ENVERGADURA DE SERVICIOS	28

Lista de Figuras

FIGURA 1: MAPA DE ÁREA	1
FIGURA 2: ÁREA DE ESTUDIO DE ORGANIZACIÓN DE ESTUDIO DE TRANSPORTE DE ÁREA DE ST. JOSEPH	2
FIGURA 3: MAPA DE SISTEMA PARA EL RIDE	9
FIGURA 4: LA TRANSFERENCIA DE CENTRO DE LA CIUDAD SE CENTRA EN 6TH Y ANGELIQUE	10
FIGURA 5: PROPORCIÓN DE INCAPACIDADES ABSOLUTAS A POBLACIÓN.....	18
FIGURA 6: PORCENTAJE DE EDAD DEMOGRÁFICA 65 Y MÁS VIEJO	19
FIGURA 7: 1999 INGRESOS DE CASA MEDIANOS	21
FIGURA 8: POR CIENTO DE POBLACIÓN CON INGRESOS DEBAJO DE NIVEL DE POBREZA	22

Abreviaturas y Siglas

ADA	Americanos con acto de Invalidez
CTD	Distrito de Tránsito Coordinado
FTA	Administración de Tránsito Federal
JARC	El Acceso de Trabajo y Programa de el Revés viaja a diario
KDOT	Departamento de Transporte de Kansas
MoDOT	Departamento de Transporte de Missouri
MPO	Organización de Planificación Metropolitana
SAFETEA-LU	Seguro, AccountMesa, Flexible, Acto de Equidade de Transporte Eficiente: Una Herencia para Usuarios
SJATSO	Organización de Estudio de Transporte de Área de St. Joseph
TCRP	Cooperativa de Tránsito Investiga Programa
UCP	Parálisis Cerebral Unida

Sección 1: INTRODUCCIÓN

1.1 Fondo

La Organización de Estudio Transporte de Área de St. Joseph (SJATSO) es la agencia de planificación de transporte federalmente designada chaged con la coordinación de inversiones de transporte en el mayor área de St. Joseph, incluso Savannah, Elwood, Wathena, St. Joseph y Country Club Village, así como partes de los condados de Buchanan, Andrew y Doniphan. Figura 1 muestra el mapa del área y Figura 2 muestra el SJATSO área de estudio.

Figura 1: Mapa de área

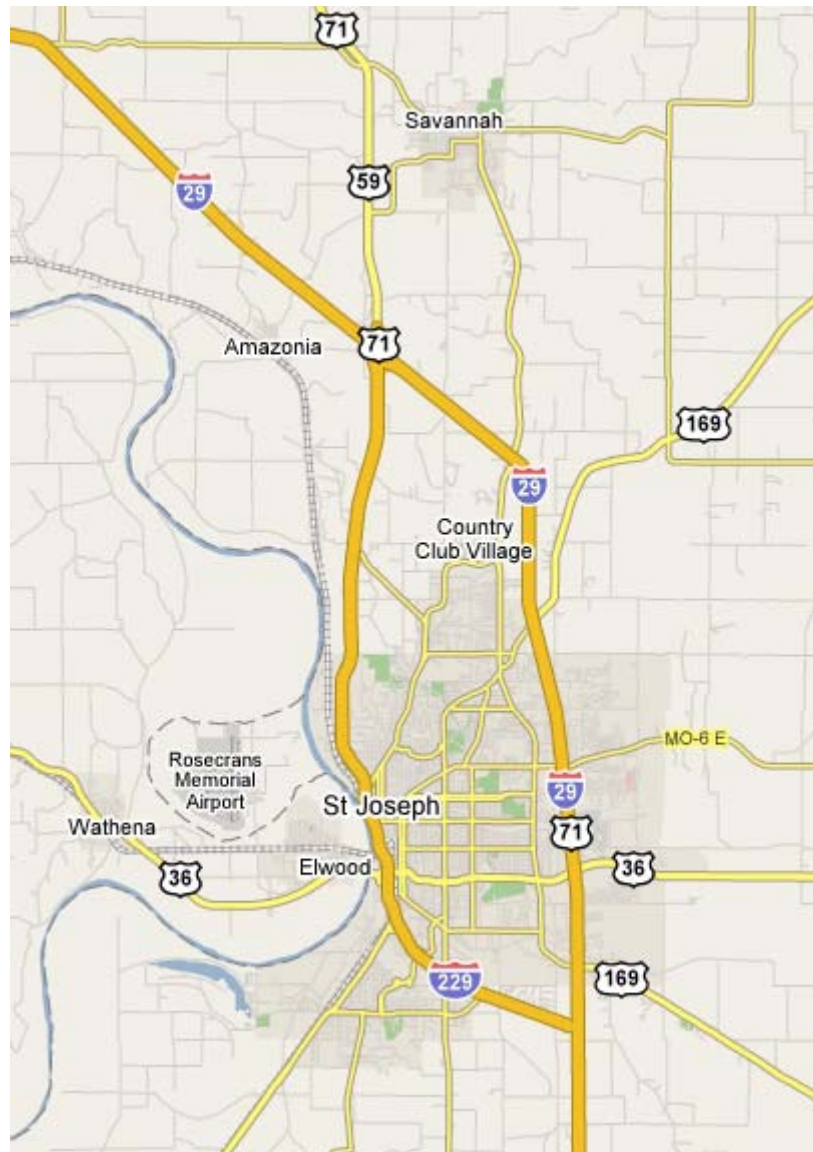
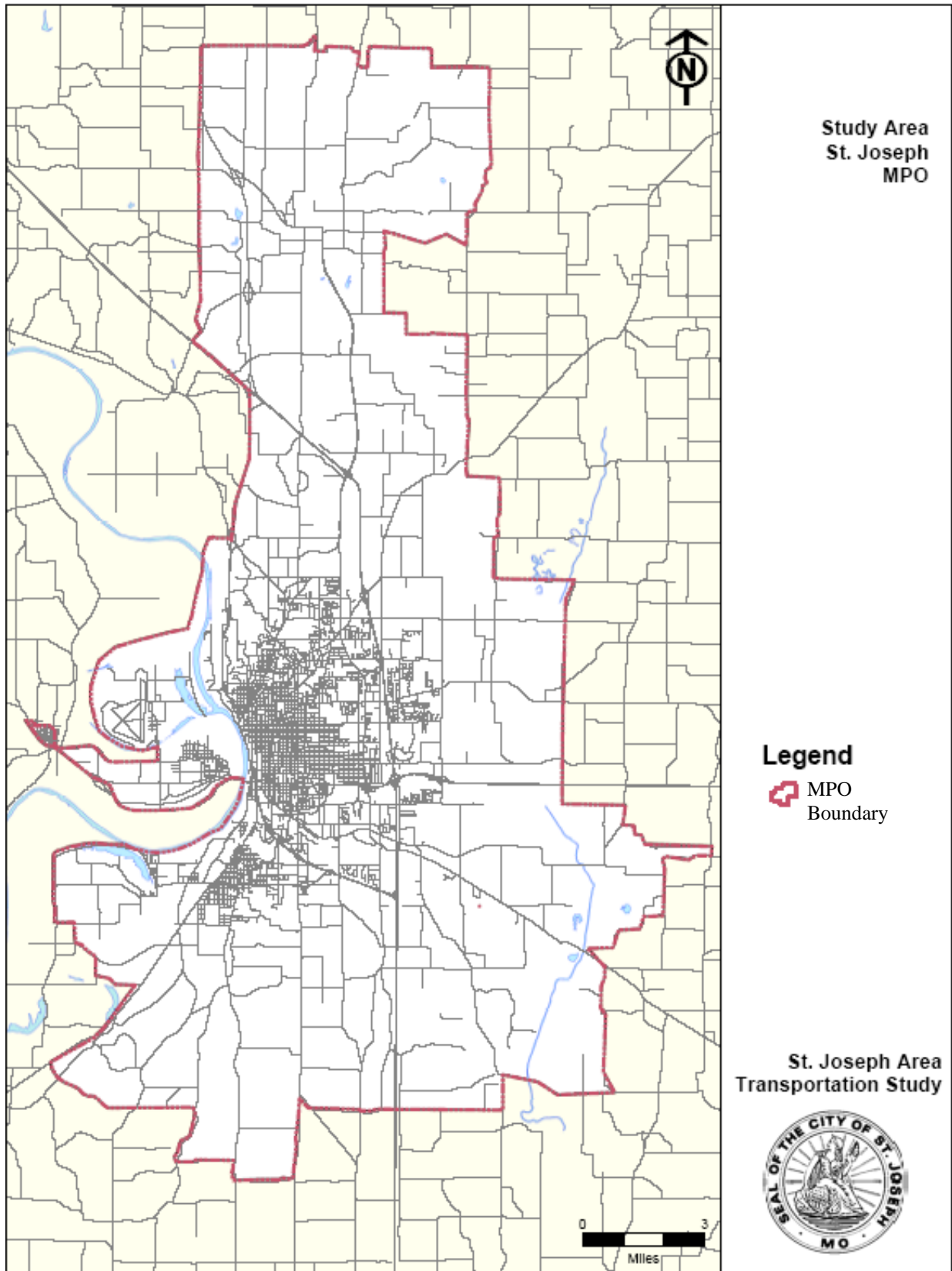


Figura 2: Área de Estudio de Organización de Estudio de Transporte de St. Joseph Area



Una nueva exigencia federal ha sido pasada por el Congreso que requiere que el MPO se ponga en contacto y coordine con abastecedores de tránsito privados y públicos para explorar el funcionamiento juntos colectivamente y realzar la opción de movilidad para residentes. SAFETEA-LU requiere que recipientes de tres (3) FTA financiación de programas preparen un plan de coordinación cuando un requisito previo al recibo de Individuos Mayores y Individuos con la Invalidez (la Sección 5310) financia, Acceso de Trabajo y Revés Conmutan (JARC o la Sección 5316) fondos, y Nueva Libertad (la Sección 5317) fondos. Los proyectos financiados conforme a tres programas deben “ser sacados de un en la localidad desarrollado, coordinó el tránsito público – plan de transporte de servicios humano” y que el plan ser “desarrollado por un proceso que incluye a representantes de transporte público, privado, y no lucrativo y abastecedores de servicios humanos y participación por el público.”

El TranSystems asiste a SJATSO en la evaluación del potencial para la coordinación entre abastecedores de transporte públicos y agencias que confían en servicios de transporte públicos. El producto último será un Plan de Transporte de Servicios Humano de tránsito Público Coordinado para el Área de St. Joseph. Este proyecto formulará la información previa inicial que puede ser usada más tarde para desarrollar el plan coordinado.

El MoDOT asiste a comisiones de planificación regionales (RPCs) a desarrollar proyectos de coordinación para las áreas rurales del estado. En el lado de Kansas, KDOT y la Universidad del Centro de Transporte de Kansas asisten con el desarrollo de proyectos de coordinación para los 15 Distritos de Tránsito Coordinados a través del estado. Los proyectos de coordinación en áreas rurales adyacentes a SJATSO probablemente afecten en el plan de coordinación SJATSO. A mínimo, los abastecedores de tránsito funcionan en área de estudio del SJATSO así como áreas rurales adyacentes, aunque sea probable que la mayoría de viajes asociados con todos los programas emanaría de o a un área urbana.

Este estudio mira a todos los abastecedores públicos en el área de estudio de SJATSO e incluirá un inventario de recursos de transporte disponibles El objetivo primario del estudio es considerar oportunidades de la coordinación de servicio y/o compartiendo de recursos. El estudio también identificará necesidades de transporte dentro del área de estudio.

Un componente clave del acercamiento al proyecto debía conducir una serie de pequeñas reuniones de grupo con agencias implicadas en el transporte que provee o en el servicio que provee a individuos con invalidez, adultos más viejos o personas con ingresos limitados en el Área de St. Joseph. El objetivo de estas reuniones era juntar información de inventario y pensamientos con oportunidades de coordinación. Estas sesiones fueron sostenidas en Febredo de 2007.

Un serie de cuatro pequeña reuniones de grupo fue sostenida. Las cuatros sesiones incluyen el siguiente:

Miercoles, Febrero 21 a las 2:00 PM en el Edificio de Comunidad de Wathena
Miercoles, Febrero 21 a las 6:00 PM en el St. Joseph City Hall
Jueves, Febrero 22 a las 10:00 AM en el 702 S 5th St (Oficina de Transito)
Jueves, Febrero 22 a las 2:00 PM en el Centro Social de Savannah

Las cartas de notificación y los resúmenes que se encuentran para las pequeñas reuniones de grupo son incluidos en Apendeci A.

Sección 2: Evaluación de Servicios Disponibles

2.1 Introducción

Agencias públicas, privadas y sin fines de lucro múltiples hacen funcionar el servicio de transporte dentro del área de estudio de SJATSO.

Un listado de agencias con vehículos de transporte fue compilado incluso organizaciones religiosas que hacen funcionar una furgoneta o el autobús. La lista esta mostrado en Mesa 1. Esta lista a servido como el punto de partida para ponerse en contacto con agencias para determinar oportunidades de coordinación mejorada.

Mesa 1: Agencias con Vehículos de Transporte

BUSINESS NAME	BUSINESS ADDRESS	CITY	ST	ZIP	CONTACT	PHONE	VAN	CUTAWAY OR BUS
ARBORVIEW HEALTH CARE	1317 N 36TH	ST JOSEPH	MO	64506	BRANDY BEVELLE	676-1630	X	
ASHLAND UNITED METHODIST	ASHLAND & GENE FIELD	ST JOSEPH	MO	64506	JOHN SPALDING	279-7419		X
BIBLE BAPTIST TEMPLE	2606 SYCAMORE	ST JOSEPH	MO	64503	QUENTIN VAUGHN	279-9967		X
CATHEDRAL OF ST JOSEPH	518 N 11TH	ST JOSEPH	MO	64501	MARGE SANDERS	232-8486		X
COMMUNITY CHRISTIAN CHURCH	22ND & MASON	ST JOSEPH	MO	64504	N/A	238-2770	X	
COPELAND BAPTIST CHURCH	21ST & WALNUT	ST JOSEPH	MO	64503	JIM ROGARS	279-9216	X	X
COUNTRY SQUIRE RETIREMENT	1602 BUCKINGHAM	ST JOSEPH	MO	64506	MIKE WAREHAM	233-4200		X
DISABLED AMERICAN VETERANS--VA	4201 S Fourth Street	LEAVENWORTH	KS	66048		800-952-8387		X
DONIPHAN COUNTY COUNCIL ON AGING	120 E. CHESTNUT	TROY	KS	66087	CONNIE POTTER	785-985-2380	X	
EAST SIDE BAPTIST CHURCH	2400 N BELT HWY	ST JOSEPH	MO	64506	LARRY LINDSEY	233-8542	X	X
EASTGATE MANOR	2102 VILLAGE DR	ST JOSEPH	MO	64506	BRAD WICKHAM	233-2141	X	
COMMUNITY ACTION PARTNERSHIP	817 MONTEREY	ST JOSEPH	MO	64503	DONNA LUNDY	233-8281	X	X
FAITH UNITED CHURCH	3025 KARNES RD	ST JOSEPH	MO	64506	N/A	232-5679	X	
FAMILY GUIDANCE CENTER	510 FRANCIS SUITE 200	ST JOSEPH	MO	64501	CAROL KROPP	364-1501	X	
FARWEST MISSION CENTER	5124 FARAON	ST JOSEPH	MO	64506	N/A	232-3319		X
FIRST BAPTIST CHURCH	1225 FRANCIS	ST JOSEPH	MO	64501	N/A	232-8425	X	
FIRST CHRISTIAN CHURCH	10TH & FARAON	ST JOSEPH	MO	64501	N/A	233-2556	X	
FOUNTAINS AT CORBY PLACE	422 FELIX	ST JOSEPH	MO	64501	APRIL FREILING	233-4600		X
FRANCIS STREET FIRST UNITED METHODIST CHURCH	12TH & FRANCIS	ST JOSEPH	MO	64501	N/A	279-7466	X	
FREDERICK BOULEVARD BAPTIST CHURCH	5502 FREDERICK	ST JOSEPH	MO	64506	GARY BURCHETT	233-2824	X	X
GREEN VALLEY BAPTIST CHURCH	3110 COOK RD	ST JOSEPH	MO	64506	BRETT KENNEDY	279-3621	X	X
HEARTLAND HEALTH (HOSP)	5325 FARAON	ST JOSEPH	MO	64506	TOM LITTLE	271-6000	X	
HEARTLAND RESIDENTIAL I	1311 FRANCIS	ST JOSEPH	MO	64501		233-5779	X	
HEARTLAND RESIDENTIAL II	117 S 15TH	ST JOSEPH	MO	64507	CINDY BARKER	676-1505	X	
HUFFMAN MEMORIAL UNITED METHODIST CHURCH	2802 RENICK	ST JOSEPH	MO	64507	N/A	233-0239	X	
INTERSERV	1412 N 3RD	ST JOSEPH	MO	64505	JERRY SCHWICTHENBERG	232-7779	X	
KING HILL BAPTIST CHURCH	5708 KING HILL	ST JOSEPH	MO	64504	N/A	238-1341	X	
LIVING COMMUNITY	1202 HEARTLAND RD	ST JOSEPH	MO	64506	CHRISTINE KERNS	671-8500		X
MCCARTHY BAPTIST CHURCH	2710 S BELT HWY	ST JOSEPH	MO	64507	N/A	279-2432	X	
MEADOWVIEW RESIDENTIAL	101 FAR WEST DR	ST JOSEPH	MO	64506	KIM MARSHALL	232-2675	X	
MIDLAND MINISTRIES	709 E HYDE PARK	ST JOSEPH	MO	64504	N/A	238-4999	X	
MWSU	4525 DOWNS DRIVE	ST JOSEPH	MO	64507	Ron Olinger	271-4227	X	X
OAKTREE MANOR	3919 MESSANIE	ST JOSEPH	MO	64506		233-4463	X	
OATS, INC.	2921 N. Belt Highway	ST JOSEPH	MO	64508	MIKE LANDY	279-3131	X	X
PATEE PARK BAPTIST CHURCH	1107 S 10TH	ST JOSEPH	MO	64501	JOHN LOCKLIN	233-6446	X	
PROBATION & PAROLE	3505 FARAON	ST JOSEPH	MO	64501	LAURA HIBBS	271-3131	X	
SAXTON CARE CENTER	1616 WIESENBORNE RD	ST JOSEPH	MO	64507	CONNIE COX OR CONNIE SAXTON	232-9874	X	
SAXTON CARE CENTER	3002 N 18TH	ST JOSEPH	MO	64505	CAROL THOMAS	364-4200	X	
SPECIALIZED SUPPORT SERVICES	1353 BUCHANAN AVE	ST JOSEPH	MO	64501		279-9090	X	X
ST JOSEPH TRANSIT (THE RIDE)	702 S 5TH ST	ST JOSEPH	MO	64501	KURT JANICEK	233-6700		X
ST PAUL LUTHERAN CHURCH	4715 FREDERICK	ST JOSEPH	MO	64506	DAVE METZINGER	279-1110	X	X
SUNSHINE FACTORY	P.O. BOX 413	SAVANNAH	MO	64485	JENNIFER EDWARDS	816-324-7302	X	X
TURNING POINT CHURCH OF THE NAZARENE	5211 FREDERICK	ST JOSEPH	MO	64506	FRED SHEPARD	232-1169	X	
UNITED CEREBRAL PALSY	3303 FREDERICK	ST JOSEPH	MO	64506	TERESA GAGLIANO	364-3836	X	
VINTAGE GARDENS/OAKS/PARK	3310 N WOODBINE	ST JOSEPH	MO	64506	PATTY MATTHEWS	279-0774		3-MINI
WATHENA HEALTHCARE	2112 HWY 36	WATHENA	KS	66090	LINDA RIGGS	785-989-3141	X	
WORD OF LIFE CHURCH	RIVERSIDE & COOK	ST JOSEPH	MO	64506	RONDA ENGLS	233-6367	X	
WYATT PARK BAPTIST CHURCH	GENE FIELD & LEONARD RD	ST JOSEPH	MO	64506	JIM STUCK	232-6706	X	
WYATT PARK CHRISTIAN CHURCH	27TH & MITCHELL	ST JOSEPH	MO	64507	N/A	232-3374	X	

2.2 *Agencias que Reciben 5310, JARC y Nuevos Fondos de Libertad*

En Missouri, el 5310 programa financia el 80 por ciento de la compra de vehículos para ningunas agencias lucrativo que sirven las necesidades de movilidad de mayores y/o personas con la invalidez. El Acceso de Trabajo y el Revés Viajan a diario el programa (JARC) financia agencias que atienden las necesidades de transporte relacionadas del trabajo de individuos de ingresos bajos. El Nuevo programa de Libertad financia "nuevos" servicios o mejoras que están "más allá" "de" las exigencias de los americanos con el Acto de Invalidez (ADA).

Las agencias mostradas en Mesa 2 abajo actualmente reciben la financiación por uno de los tres programas de financiación que requieren el desarrollo de este plan de transporte coordinado.

Mesa 2: Agencias que Actualmente Reciben Financiación Federal

Contact	Grantee	Street/Box	City	State	Zip	Phone	Funding
Ms. Christine Kerns	Living Community - St. Joe.	1202 Heartland Road	St. Joseph	MO	64506	816-671-8500	5310
Mr. Thomas Little	Heartland Health System	5325 Faraon St	St. Joseph	MO	64506	816-271-6000	5310
Mr. Gary Wilkinson	East Side Human Resource Center	409 S. 18th St	St. Joseph	MO	64501	816-233-8201	5310
Mr. Mike Landy	OATS - Northwest Region	2921 N. Belt Highway	St. Joseph	MO	64508	816-279-3131	5311/JARC
Ms. Connie Potter	Doniphan County Transportation	P.O. Box 247	Troy	KS	66087	785-985-2380	5311
Ms. Linda Whittaker	Doniphan County Services and Work Skills	203 Roseport Road	Elmwood	KS	66024	913-365-5561	5311

Como mostrado en la Mesa, el OATS, Inc es el único recipiente de JARC que financia dentro del área de estudio de SJATSO. La Mesa muestra que hay tres recipientes de 5310 vehículos financiados. La Nueva Libertad (la Sección 5317) es un nuevo programa federal y hasta ahora no hay ninguna financiación de recepción de agencias de participación por este programa.

Las Áreas Urbanas Rurales y Pequeñas (la Sección 5311) programa proporcionan la financiación de fórmula a estados para apoyar el transporte público en áreas de menos de 50,000 población. Es repartido en la proporción a la población non-urbanized de cada Estado. Los fondos pueden ser usados para capital, funcionamiento, y ayuda administrativa para declarar agencias, cuerpos públicos locales, y empresas no lucrativas, y operadores de servicios de transporte públicos. Los objetivos del programa de fórmula nonurbanized son realzar el acceso de la gente en áreas nonurbanized a asistencia médica, compra, educación, empleo, servicios públicos, y reconstrucción; asistir en el mantenimiento, desarrollo, mejora, y uso de sistemas de transporte públicos en áreas urbanas rurales y pequeñas; animar y facilitar el uso más eficiente de todos los fondos Federales solía proporcionar el transporte de pasajeros en áreas nourbanizada por la coordinación de programas y servicios; para asistir en el desarrollo y apoyo de transporte de autobús interurbano; y asegurar la participación de abastecedores de transporte privados en transporte nonurbanized al grado máximo factible.

Hay tres 5311 abastecedores en el área de estudio de SJATSO incluso OATS, Inc, Transporte de Condado de Doniphan y Servicios de Condado Doniphan y Habilidades de Trabajo.

2.32.2 *Descripción de Abastecedores de Transporte y Agencias de Servicios Humanos*

2.3.1 Publico

St. Joseph's El Ride

El gráfico en la página siguiente muestra el mapa de sistema para El Ride, El sistema de transporte público de St. Joseph. El Ride funciona y es financiado por la Ciudad de St. Joseph. El sistema consiste de ocho rutas. El Ride funciona como una ruta fija con el sistema de desviación de ruta. Los autobuses funcionan en rutas fijas, pero se desviarán por la petición para servir cualquier posición dentro de la Ciudad de St. Joseph. Todos los autobuses son el levantamiento de silla de ruedas equipado para personas con la invalidez. Las tarifas de autobús son reducidas para ancianos (más de 60), los titulares de Asistencia médica y ADA certificaron a residentes.

Los servicios de El Ride están disponibles de 5:15 de la mañana a 9:05 de la tarde de lunes a viernes y 7:15 de la mañana a 7:05 de la tarde los sábados excepto vacaciones. Los autobuses funcionan en un sistema "de pulso" con todas las rutas que convergen en una posición de transferencia de centro de la ciudad al mismo tiempo. Los autobuses funcionan cada hora durante días laborables y cada dos horas el sábado. El Ride no hace funcionar el servicio los domingos.

Las transferencias entre rutas son facilitadas en tres posiciones de transferencia: centro de la ciudad en 6th y Angelique, en el Norte Wal-Mart y en Hy-Vee. El centro de transferencia de centro de la ciudad es mostrado en Figura 4.

El Transito de St. Joseph tiene una flota de 20 vehículos. Hay 17 vehículos hechos funcionar durante el servicio máximo. El Ridership es mostrado en Mesa 3.

Mesa 3: St. Joseph Transit El Ridership

	Ridership
Annual Trips	313,735
Average Weekday Trips	1,161
Average Saturday Trips	340

Source: 2006 NTD Profile

Figura 3: Mapa de sistema para El Ride

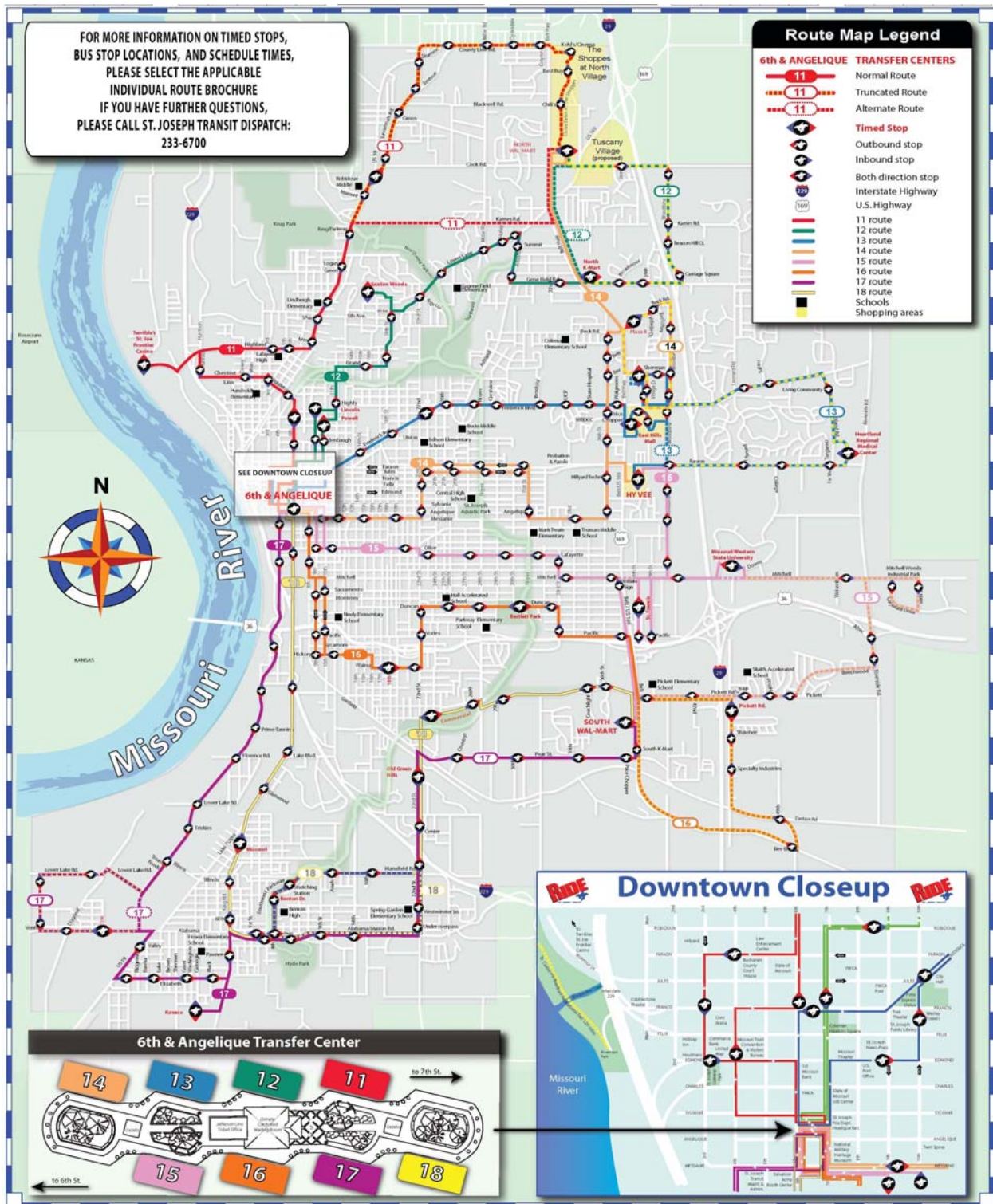


Figura 4: Centro de Transferencia de Centro de la ciudad en 6th
y Angelique



2.3.2 Privado

Comunidad Viva

La Comunidad Viva es un alojamiento mayor y la instalación viva asistida. Ellos recibieron una 5310 subvención para una 16 furgoneta de pasajeros. Ellos usan la furgoneta para el transporte médico y para el transporte para personas mayores para compra y actividades.

Heartland Health

Heartland Health es un sistema de entrega de salud integrado, que incluye un centro médico, prácticas de médico, fundación y un plan de salud. Fundado en St. Joseph en 1984, Heartland Health se desarrolló de una fusión de dos prominente, existente desde hace mucho tiempo Hospitales de St. Joseph. El campus principal es de casa a servicios de cuidado agudos incluso un Centro de Trauma y Emergencia y centros de especialidad como el Centro de Corazón, el Centro de Cáncer y los Nuevos Principios Centro de Birthing. Como el patrón más grande de la región, el Centro emplea a las más de 3,000 personas.

Heartland Health tiene un hospital y 27 clínicas periféricas. Ellos tienen tres vehiculos. La operación de los vehículos es asombrada para cubrir 12 horas por día. La mayor parte de viajes transportan a jinetes a o de una instalación de Centro. Ellos transportan a las 4,500 personas por año

2.3.3 No lucrativo

OATS, Incorporado

OATS, Incorporado es un abastecedor de servicio de transporte sin fines de lucro privado y es el segundo abastecedor de tránsito más grande en el estado de Missouri. OATS proporciona reservación de avance personalizada y servicios de transporte de respuesta de demanda a ancianos y personas con discapacidades así como al gran público en áreas rurales en una base disponible espacial. La organización ha estado en la operación desde 1971, recientemente celebrando su 35 aniversario en el septiembre de 2006.

Los servicios de transporte de OATS están disponibles en 87 de los 114 condados de Missouri. Una Junta directiva de voluntario de 16 miembros gobierna la organización. Por toda la compañía, OATS proporciona servicios de transporte a más de 28,000 personas no duplicadas anualmente. Su por todo el estado la flota de más de 600 vehículos viaja más de 12.8 millones de millas anualmente, proporcionando casi 1.5 millones de idas.

El área de servicio de 87 condados de OATS es dividido en siete regiones. La Región de Noroeste de OATS incluye a Andrew y Condados Buchanan así como otros 16 condados en Missouri noroeste. Las oficinas regionales para la Región de Noroeste de OATS están en St. Joseph. En 2006, la Región de Noroeste de OATS proporcionó servicios de transporte en Andrew y condados Buchanan a 1,647 personas no duplicadas, viajó más de 530,000 millas y proporcionó casi 56,000 idas. Una avería de esta información entre Andrew y condados Buchanan es mostrada en Mesa 4.

Mesa 4: OATS Ridership en Andrew y Condados Buchanan

	Andrew	Buchanan	Total
Total Miles Traveled	23,000	508,952	531,952
Number of People Served	132	1,515	1,647
One Way Trips	4,252	51,575	55,827

Source: OATS, Inc.

Mesa 5 muestra un Resumen de Ridership el-por objetivo de viaje. Aproximadamente el 50 por ciento de los viajes es para objetivos médicos y aproximadamente el 25 por ciento es para el empleo.

Mesa 5: OATS Ridership en Andrew y Condados Buchanan por Tipo de Viaje

Trip Purpose	Andrew	Buchanan	Total
Essential Shopping	201	3,798	3,999
Nutrition	1,093	120	1,213
Medical	1,007	28,583	29,590
Business	1,063	1,253	2,316
Education	0	3,592	3,592
Recreation	118	132	250
Employment	354	13,598	13,952
<u>En Route Stops</u>	<u>416</u>	<u>499</u>	<u>915</u>
Total One Way Trips	4,252	51,575	55,827

La mesa 6 muestra un resumen de OATS ridership por la edad incluso la información en el número de lisiados sirvió. El 65 por ciento de Aproxiamtely de jinetes de OATS tiene 60 años y terminado, aunque sólo el 52 por ciento de un camino viajes sea para personas 60 y terminado. Los Approximtely el 43 por ciento de jinetes de OATS son discapacitados.

Mesa 6: OATS Ridership en Andrew y Condados Buchanan por Edad

	Andrew	Buchanan	Total
Number of People Served			
Less than 60	26	561	587
60 and over	106	954	1,060
Total	132	1,515	1,647
Number of Disabled Served			
Less than 60	6	191	197
60 and over	24	485	509
Total	30	676	706
One Way Trips (by age)			
Less than 60	763	25,943	26,706
60 and over	3,489	25,632	29,121
Total	4,252	51,575	55,827

En total, la Región Noroeste hace funcionar una flota de 99 vehículos en la 18 área de condado. Treinta y cinco de estos vehículos son hechos funcionar de la oficina regional en St. Joseph. La mayoría de este servicio es el servicio de respuesta de demanda. Otros servicios hechos funcionar de la posición de Región Noroeste de OATS incluyen servicios especiales hechos funcionar en una base de contrato.

OATS usa 5309 fondos para adquirir vehículos. Ellos no han usado 5310 financiación. Ellos reciben 5311 fondos, pero no dentro de St. Límites de ciudad de Joseph. Ellos tienen algún JARC 3037 (antes de que 5316) pero es justamente limitado. Ellos también tienen otros contratos para el transporte mayor y médico. Ellos proporcionan el transporte a talleres y a la diálisis. La OATS es un abastecedor de transporte exclusivamente. OATS proporciona viajes a Leavenworth y Atchison, Kansas, pero no recoge a pasajeros que provienen en aquellas áreas.

Parálisis Cerebral Unida de Missouri Noroeste

El UCP de Missouri Noroeste sirve a niños, adultos, y sus familias que tienen discapacidades del desarrollo. Éstos incluyen, pero no son limitados con la Parálisis Cerebral, Abajo Síndrome, Tardanza del Desarrollo, Autismo, Retraso Mental, y Espina Bífida. El UCP ofrece varios programas incluso Servicios de Defensa, Componentes Básicos, Empleo Apoyado y Adulto Apoyan Actividades. Los Servicios de Defensa implican ayudar a la gente con la invalidez y sus familias consiguen la información que ellos necesitan y unen a los servicios y apoyos que ellos quieren; este incluye la información y la remisión, la conciencia pública, así como el apoyo de familia y el individuo. Los Componentes básicos proveen a niños de necesidades especiales y sus familias una serie de servicios temprano en la vida del niño para asistirles con el alcance de su potencial más alto. Los niños del nacimiento a cinco años (con un énfasis en el nacimiento a tres) quiénes hacen que una tardanza de al menos una área del desarrollo reciba a casa la instrucción basada, el jardín de infantes del desarrollo, la logopedia, la terapia física, o la terapia ocupacional. El Empleo Apoyado incluye evaluaciones completas, entrenamiento de trabajo, desarrollo de trabajo, y seguir - a lo largo de servicios para apoyar tanto a persona con una invalidez como al patrón para realzar tanto interpretación de trabajo como mí crecimiento. El Programa de Actividades de Apoyo Adulto enfatiza el desarrollo de habilidad funcional que es diseñado para desarrollar, mantener, y maximizar la independencia en actividades de comunidad, así conduciendo a mayores oportunidades de la inclusión en la comunidad. El UCP tiene dos furgonetas y sirve a niños y adultos. El transporte incluye viajes para el empleo soportante.

Centro de Dirección de Familia

El Centro de Dirección de Familia fue establecido en 1962 y proporciona salud mental y servicios de abuso de sustancia.

Los hombres del alcance de servicios de Centro de Dirección de familia, las mujeres, los adolescentes, la juventud y los niños, así como las poblaciones de necesidades especiales (los delincuentes por medios químicos dependientes, Individuos con la enfermedad mental severa y persistente, emocionalmente molestaron a niños, familias en peligro, etc.) El Centro de Dirección de Familia es un abastecedor con experiencia de : servicios de dependencia químicos, servicios de salud mental adultos para con severidad y continuamente enfermo mental, servicios para niños con severidad emocionalmente desequilibrados, programas para familias en peligro, servicios de intervención de crisis, servicios de planificación familiar y orientación enfocada por solución. El Centro de Dirección de Familia para la Asistencia médica Behaviorística hace funcionar instalaciones y clínicas que son localizadas en las ciudades de Missouri de St. Joseph, Cameron, y Maryville. Ellos son uno de los abastecedores de salud behaviorísticos más grandes y más respetados en el estado de Missouri.

El Centro de dirección de familia párrafo Asistencia médica Behaviorística proporciona servicios para tales entidades gubernamentales y públicas como el Departamento de Missouri de Correcciones, el Departamento de Missouri de la Salud Mental, División de Missouri de Alcohol y Consumo de Drogas, la División de Missouri de Servicios de Familia, el Departamento de Missouri de Salud, Camino Unido y la Ciudad de St. Joseph. Ellos proporcionan servicios por el seguro privado (HMO y PPO), y proyectos de honorarios de servicio. El trabajo incluye la colaboración con tales agencias como el Bordo de Missouri de Período de prueba y Libertad condicional, la Recepción Occidental y Centro Correccional Diagnóstico, el Tribunal de Medicina de Condado Buchanan, la Ciudad de St. Joseph, Missouri Noroeste Centro de Rehabilitación Psiquiátrico, División de Servicios Psiquiátricos, y la División de Alcohol y Consumo de Drogas.

El Centro de Dirección de Familia proporciona el transporte limitado; los empleados de Centro de Dirección de familia proporcionan el servicio usando sus propios coches. Ellos proporcionan el transporte a la instalación de salud mental y para la habilidad que construye actividades.

Interserv

El Interserv es una organización de servicio sin fines de lucro, humana que responde a los efectos de pobreza en niños, juventud, mayor y familias en St. Joseph, Missouri y comunidades vecinas. Es hecho funcionar por la Iglesia de Metodista. Sus servicios incluyen El primer centro de puericultura de St. Joseph para padres de funcionamiento, nutrición mayor y programas de ama de casa, Comidas Móviles para mayores, el inmigrante excede programas, y servicios médicos profesionales, entre otros.

Condado de Doniphan Envejecido y Transporte

Condado de Doniphan Envejecido y Transporte proporciona el transporte de gran público para residentes de Condado Doniphan.

Condado de Doniphan Envejecido y Transporte proporciona el servicio de puerta a puerta. El servicio comenzó hace 30 años, entonces se hizo un servicio de gran público Actualmente, el 90 por ciento del servicio es para viajes médicos. Los jinetes entran y el servicio está en un primer vienen, primero sirven la base. Ellos proporcionan viajes a diálisis y centros de tratamiento de cáncer. Ellos tienen cuatro vehículos, un con un levantamiento y tres minifurgonetas. La

agencia participa en KDOT el Distrito de Tránsito Coordinado (CTD) actividades. El CTD incluye Doniphan, Marrón, Nemaha, Jackson y condados Atchison en Kansas.

Hace años Condado de Doniphan Envejecido y Transporte era un servicio proporcionado sólo para mayores. Ahora ellos sirven el gran público debido a cambios de la financiación de exigencias. Hace años la agencia sirvió 12 clínicas de ancianos en 5 condados. Ahora ellos principalmente sólo sirven el Condado Doniphan. Ellos cobran 6 dólares para un viaje o 21 dólares para un viaje largo. Ellos son ahora el Seguro de enfermedad certificado y facturarán el Seguro de enfermedad para aquellos viajes. Ellos proporcionan el servicio de 8 de la mañana a 5 de la tarde con algunas excepciones. La financiación es de Federal, Estatal, Condado.

Servicios de Condado de Doniphan y Habilidades de Trabajo

Servicios de Condado de Doniphan y Habilidades de Trabajo proporciona el servicio a mentalmente y físicamente adultos de minusválido. Dentro de los pocos años pasados ellos comenzaron a proporcionar viajes para citas médicas. Los conductores no esperan a jinetes mientras ellos están en citas. La agencia lleva algunas personas para trabajar. Ellos tienen dos vehículos que son impedidos accesibles y tres vehículos KDOT con un total de siete u ocho vehículos. Servicios de Condado de Doniphan y Habilidades de Trabajo recibieron una subvención con fondos estatales del 60 por ciento y fondos locales del 40 por ciento de un vehículo la subvención requiere que ellos proporcionen sus servicios al gran público. La agencia tiene dos talleres y una instalación residencial. Ellos recogen a residentes del Condado Doniphan y los tomarán casi en todas partes incluso viajes al hospital VA en Leavenworth.

Servicios de Condado de Doniphan y Habilidades de Trabajo proporcionan el servicio 24 horas por día y los fines de semana también. La financiación es de Federal, Estatal, Condado y tarifas de jinete.

Condado de Doniphan Envejecido y Transporte y Servicios de Condado Doniphan y Habilidades de Trabajo sirve la misma área. En el Condado Doniphan, los residentes llamarán el Consejo contra Envejecido primero. Si el Consejo contra Envejecido es no disponible, los residentes llamarán Servicios de Condado Doniphan y Habilidades de Trabajo.

Sociedad de Acción de Comunidad

En Abril de 1965, Sociedad de Acción de Comunidad de los mayores St. Joseph (antes conocido como la Corporación de Oportunidad Económica de los Mayores St. Joseph) fue designado como "la Agencia de Acción de Comunidad" para Andrew, Buchanan, Clinton, y los condados DeKalb del Missouri Noroeste. La Acción de Comunidad se hizo el modelo para poner en práctica programas para ayudar a individuos de ingresos bajos y familias.

Al principio, la Sociedad de Acción de Comunidad comenzó con una pequeña subvención de Corp. Juvenil y pronto a partir de entonces adquirió una subvención de Ventaja y el programa de verano experimental. Hoy, la Sociedad de Acción de Comunidad todavía es dirigida por el mismo objetivo de eliminar la pobreza Ayudando a la Pobreza Cambia gente que Termina vidas. La agencia sigue trabajando con juventud y niños; ellos han añadido servicios como el Alojamiento Económico, Ayuda de Crisis Energética; y Empleo ampliado y Formación de programas por el Centro de Carrera de Missouri.

Hoy hay aproximadamente 1,000 Agencias de Acción de Comunidad en los Estados Unidos con las áreas de servicio de Agencias de Acción de Comunidad (CAAs) cubierta del 96 por ciento de los condados nacionales. Estas agencias están relacionadas por una red nacional que incluye una asociación nacional, y asociaciones estatales y regionales.

El Personal de Sociedad de Acción de Comunidad y los voluntarios se han cometido a un nuevo nivel entero del esfuerzo en cuanto a la pobreza que se termina: ellos están ya no satisfechos para proporcionar simplemente servicios a la gente que los guarda en la pobreza. Ellos quieren acompañar con familias de ingresos bajos y con la comunidad de modo que cada uno que quiere salir de la pobreza pueda – y poder quedarse fuera.

La Sociedad de Acción de Comunidad proporciona el transporte para la Ventaja. Ellos tienen 37 vehículos y sirven cuatro condados, a saber Andrew, Buchanan, Clinton y DeKalb. Ellos usan minibuses para transportar a niños a y de la escuela. Ellos tienen minifurgonetas para tomar a niños y familias al doctor, dentista y tienda. El objetivo de la agencia es ayudar a familias a salir de la pobreza. Ellos no tienen ninguna silla de ruedas vehículos accesibles en este tiempo. Todos sus autobuses son autobuses "escolares" amarillos que llevan a 16 a 30 pasajeros. El Headstart requiere la coordinación por la revisión de par. Ellos proporcionan muchos servicios a sus familias.

Fábrica Sunshine

La Fábrica Sunshine hace funcionar servicios de transporte un más alto un en Savannah. Ellos hacen funcionar 3 vehículos el lunes hasta el viernes para servir talleres y como necesario a lo largo del día. Los servicios de transporte son típicamente concluidos por 5:00 de la tarde. Para ser elegible para el servicio, las personas deben tener un CI de 75 o abajo. La Fábrica Sunshine es un abastecedor de la Cuenta 40 de Senado. La Cuenta 40 de Senado es la legislación estatal que tiene el control local en cuenta y la ayuda económica para una variedad de comunidad programas basados y servicios para personas con discapacidades del desarrollo.

2.3.4 Resumen

Las agencias descritas en las susodichas secciones son los abastecedores primarios que fueron identificados y esto participó en las pequeñas reuniones de grupo. Hay otros abastecedores que fueron identificados, pero no participaron en las pequeñas reuniones de grupo, así como agencias adicionales que todavía tienen que ser identificadas. Los operadores de transporte privados no identificados en la lista preliminar de agencias incluyen compañías de taxi, conductores de autobús interurbanos y cualquier otro agente de bolsa de transporte privado o abastecedores de paratransito de ADA. Además, los esfuerzos deberían ser hechos para identificar cualquier otra agencia de servicio humana que financia y/o apoya el acceso para servicios de transporte así como otras agencias del gobierno que administran salud, empleo, u otros programas de apoyo para las poblaciones apuntadas incluso tales programas como:

- Ayuda Temporal para Familias Necesitadas (TANF);
- Acto de Inversión de Personal (WIA);
- Rehabilitación Profesional;
- Medicaid
- Programa de Acción de Comunidad (CAP);
- Centros Vivos Independientes;
- Agencia en programas (AoA) Envejecidos;
- Empresas no lucrativas que sirven las poblaciones apuntadas queridas para servicios de transporte;
- organizaciones de Defensa que trabajan de parte de poblaciones apuntadas;
- Seguridad y agencias de dirección de emergencia;

- Cualquier otro funcionario local o estatal apropiado;
- Tribus y representantes tribales;
- Representantes de la comunidad comercial (p.ej, patrones);
- organizaciones a base de Comunidad;
- agencias de desarrollo Económicas;
- formación de Trabajo y agencias de colocaciones; y
- Funcionarios Decididos.

Una lista completa de agencias que proporcionan servicios de transporte u otros servicios a la población objetivo tiene que ser compilada. Esta lista debería identificarse qué agencias funcionan o contrato para servicios de transporte, e identifican el número de vehículos hechos funcionar y la envergadura de servicio. Debería haber un esfuerzo en curso para identificar a nuevos abastecedores de transporte, nuevas agencias de servicio humanas y otras agencias apropiadas a fin de guardar la lista de agencias modernas.

2.4 Participación del Público

El desarrollo del plan de coordinación debería incluir a representantes del gran público y representantes de la población objetivo incluso Individuos con discapacidades, adultos más viejos y personas con ingresos limitados.

2.5 Coordinación Existente entre Abastecedores

Varias agencias ya coordinan el uno con el otro. Algunos ejemplos de la coordinación incluyen las acciones siguientes que fueron identificadas durante las pequeñas sesiones de grupo.

El Ride-, El servicio de tránsito de St. Joseph, proporciona paseos a la Parálisis Cerebral Unida, al hospital y otros destinos. El centro ha usado el Paseo El-a veces cuando ellos han tenido que evacuar una instalación. Ellos llaman la Ciudad para hacer que ellos envíen sobre un autobús. La gente es capaz de esperar dentro del autobús caliente.

Condado de Doniphan Envejecido y Transporte y Servicios de Condado Doniphan y Habilidades de Trabajo trabaja juntos mandando a jinetes a la otra agencia cuando ellos no pueden transportar al Jinete.

La Sociedad de Acción de Comunidad trabaja con la Parálisis Cerebral Unida. Ellos también han trabajado unos con OATS en el pasado por un contrato.

Éstos son sólo algunos ejemplos de la coordinación que ha ocurrido u ocurre actualmente entre las agencias que proporcionan el transporte y otros servicios a la población objetivo.

Sección 3: Evaluación de Necesidades de Transporte

El foco de los tres programas de financiación y la población objetivo para desarrollar este tránsito-Servicios público coordinado plan de transporte de Humanos es Individuos con invalidez, adultos más viejos y personas con ingresos bajos.

Los Individuos con discapacidades, adultos más viejos y personas con ingresos bajos son a menudo considerablemente más dependientes de tránsito que otras poblaciones. A menudo estos Individuos no pueden permitirse la compra inicial o el mantenimiento de un vehículo, o no son capaces de conducir debido a discapacidades que resultan de edad o estados mentales o físicos. Este presenta problemas en la adquisición a empleos, servicios de asistencia médica y otro personal básico necesita viajes. Las secciones siguientes proporcionan la información sobre los grupos demográficos objetivo y sus necesidades.

3.1 Datos de Censo

El Censo Estadounidense 2000 datos fue compilado para el área de estudio de SJATSO. El Censo 2000 incluye la identificación de Individuos con discapacidades, adultos más viejos y personas con ingresos bajos.

3.1.1 Individuos con Discapacidades

La proporción de incapacidades absolutas coincidió a la población es ilustrado en la Figura 5 y muestra las áreas del área de estudio con concentraciones más altas de Individuos con discapacidades. Aunque Individuos con la invalidez estén presentes en todas partes del área de estudio, la Figura muestra realmente donde las concentraciones de Individuos con la invalidez residen. Mesa 7 espectáculos el número y porcentaje de la gente con estado de invalidez por condado. El porcentaje de la población con el estado de invalidez en el área de estudio de SJATSO es similar a esto para los Estados Desatados enteros que tiene el 19.3 por ciento de la población con el estado de invalidez.

Mesa 7: Total y Proporción de Incapacidades Absolutas por Condado

	Andrew	Buchanan	Doniphan
Population	16,492	85,998	8,249
Disability Status	2,751	16,100	1,261
Percent of Population with Disability Status	18.1%	20.8%	16.5%

3.1.2 Adultos más Viejos

El porcentaje de la edad demográfica 65 y más viejo es mostrado en la Figura 6. Los Mesa 8 espectáculos el total y porcentaje de aquellos envejecen 65 y más viejo por el condado. El porcentaje de la población de área de estudio de SJATSO envejece 65 y más viejo es ligeramente más alto que para los Estados Desatados enteros está en el 12.4 por ciento.

Figura 5: Proporción de Incapacidades Absolutas a Población

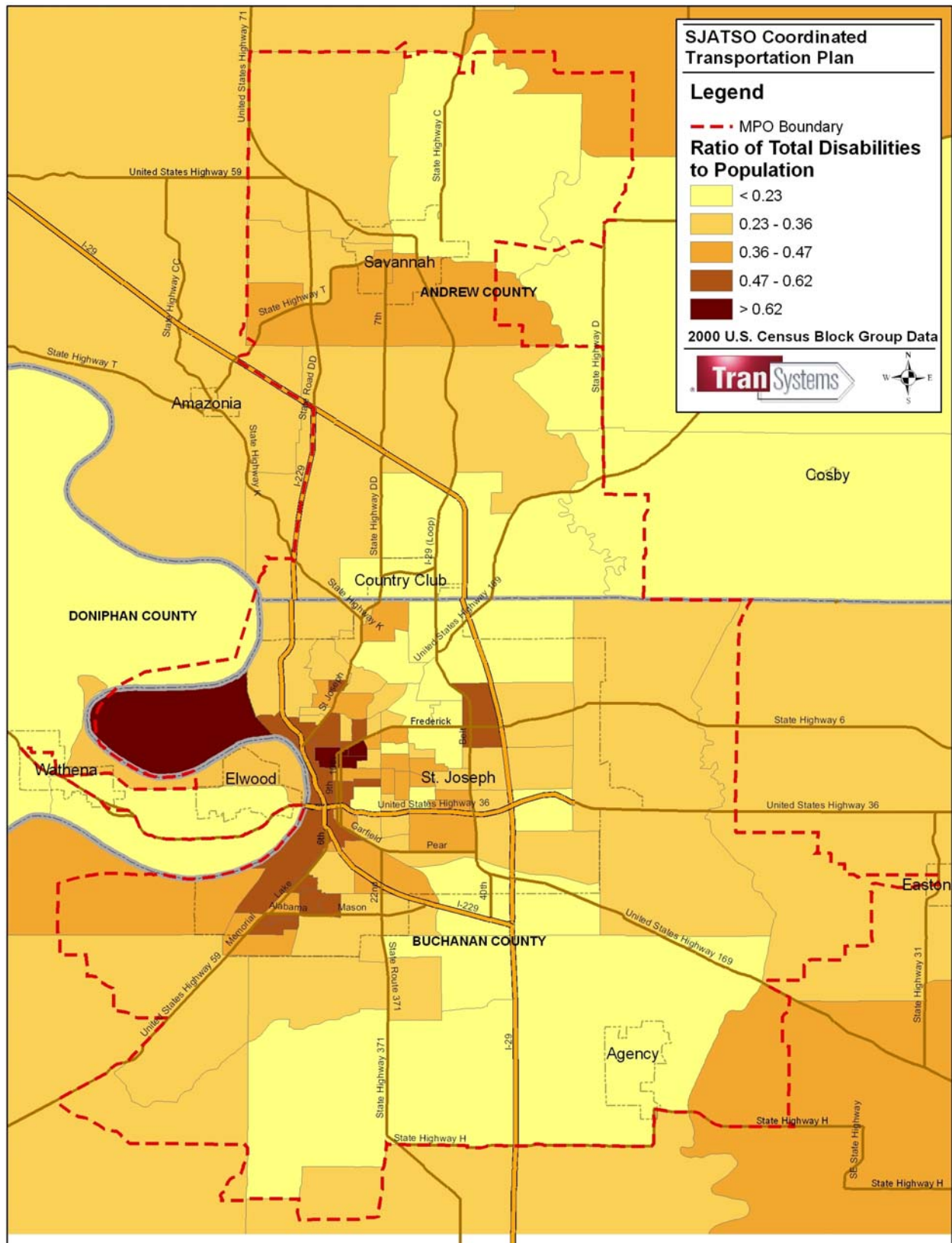
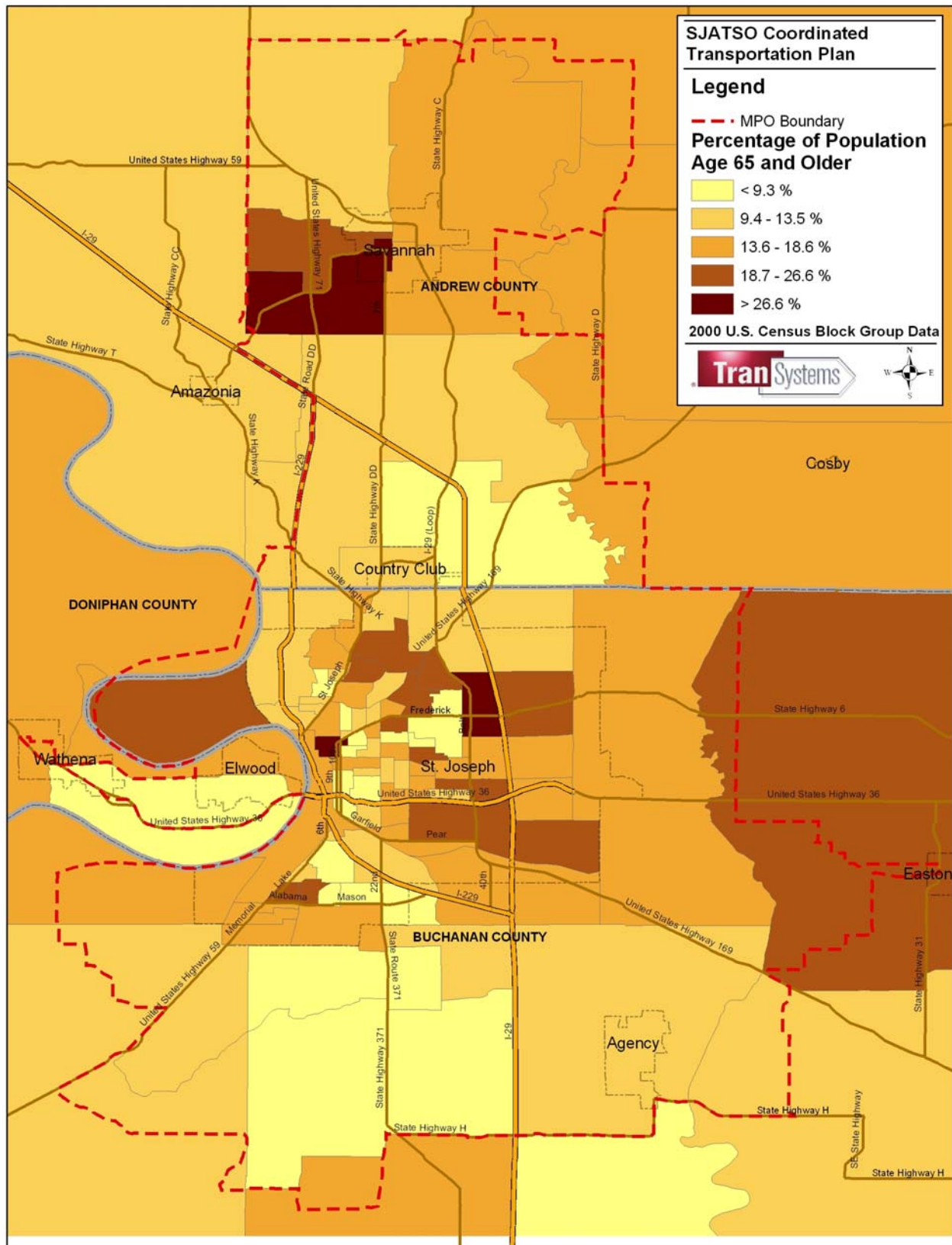


Figura 6: Porcentaje de Edad Demográfica 65 y más Viejo



Mesa 8: Total y Porcentaje de Edad Demográfica 65 y más Viejo por Condado

	Andrew	Buchanan	Doniphan
Population	16,492	85,998	8,249
Elderly	2,382	12,876	1,334
Percent Elderly	14.4%	15.0%	16.2%

3.1.3 Personas con Ingresos Limitados

Dos indicadores de personas con ingresos limitados son datos de Censo estadounidenses mostrando a ingresos de casa medianos y el por ciento de la población cuyos ingresos son debajo del nivel de pobreza. Figura 7 espectáculos los ingresos de casa medianos 1999. La figura 8 espectáculos el por ciento de la población cuyos ingresos son debajo del nivel de pobreza. Los Mesa 9 espectáculos los ingresos de casa medianos 1999 y el número y por ciento de Individuos debajo de la pobreza nivelan por el condado. El porcentaje de Individuos debajo del nivel de pobreza en Buchanan y condados Doniphan es similar a esto para los Estados Unidos enteros en el 12.4 por ciento Condado de Andrew tiene un porcentaje inferior de Individuos debajo del nivel de pobreza. Condado de Andrew es *similar* a los Estados Unidos enteros con unos ingresos de casa medianos 1999 de 41,994 dólares. Buchanan y los condados Doniphan tienen unos ingresos de casa de mediana de 1999 considerablemente inferiores que esto para los Estados Unidos.

Mesa 9: Ingresos de Casa de Mediana de 1999 y Total y Por ciento de Individuos

Debajo de Pobreza por Condado

	Andrew	Buchanan	Doniphan
Population	16,492	85,998	8,249
1999 Median Household Income	\$40,688	\$34,704	\$32,537
Individuals Below Poverty	1,339	9,978	930
Percent Below Poverty	8.2%	12.2%	11.9%

Figura 7: Ingresos de Casa de Mediana de 1999

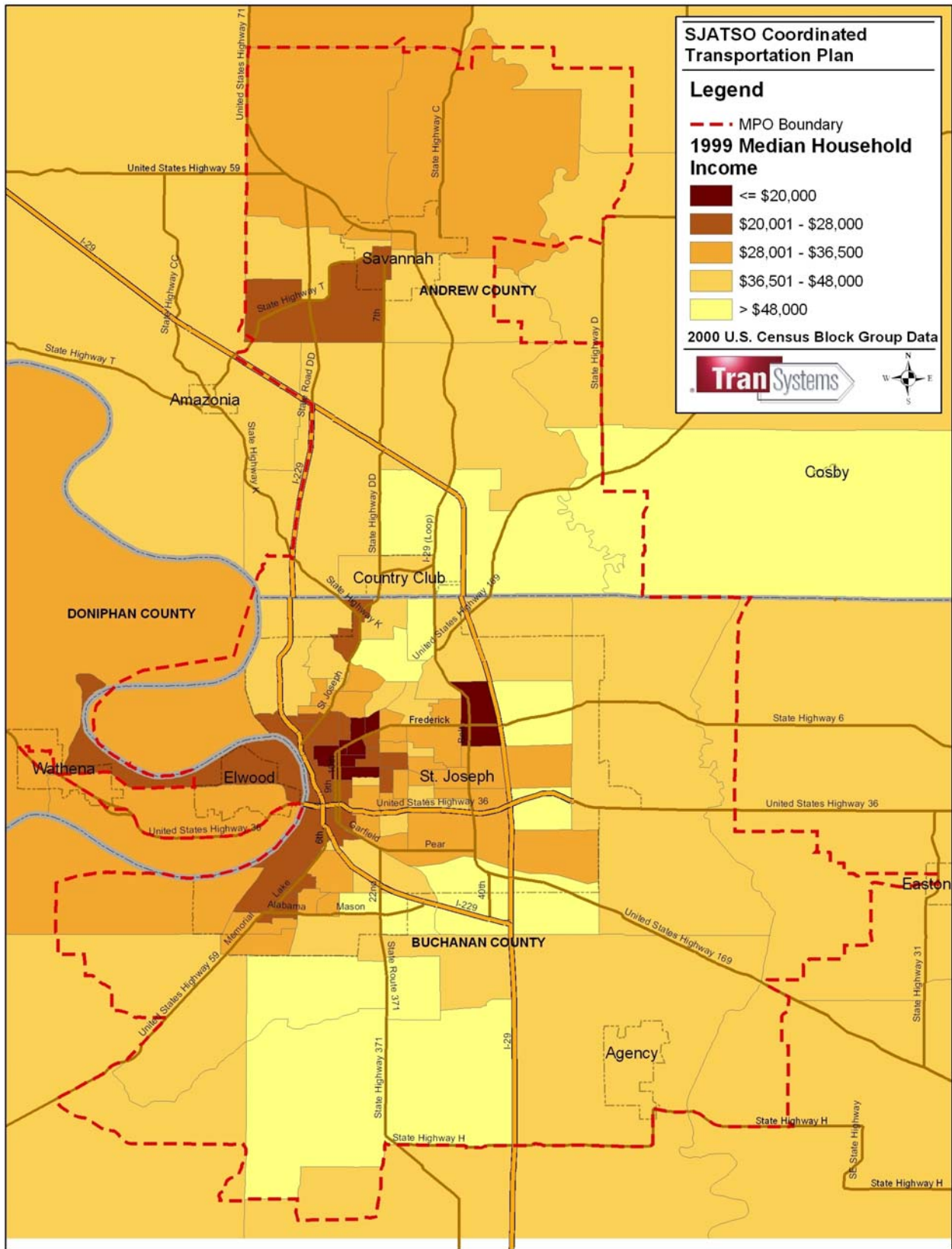
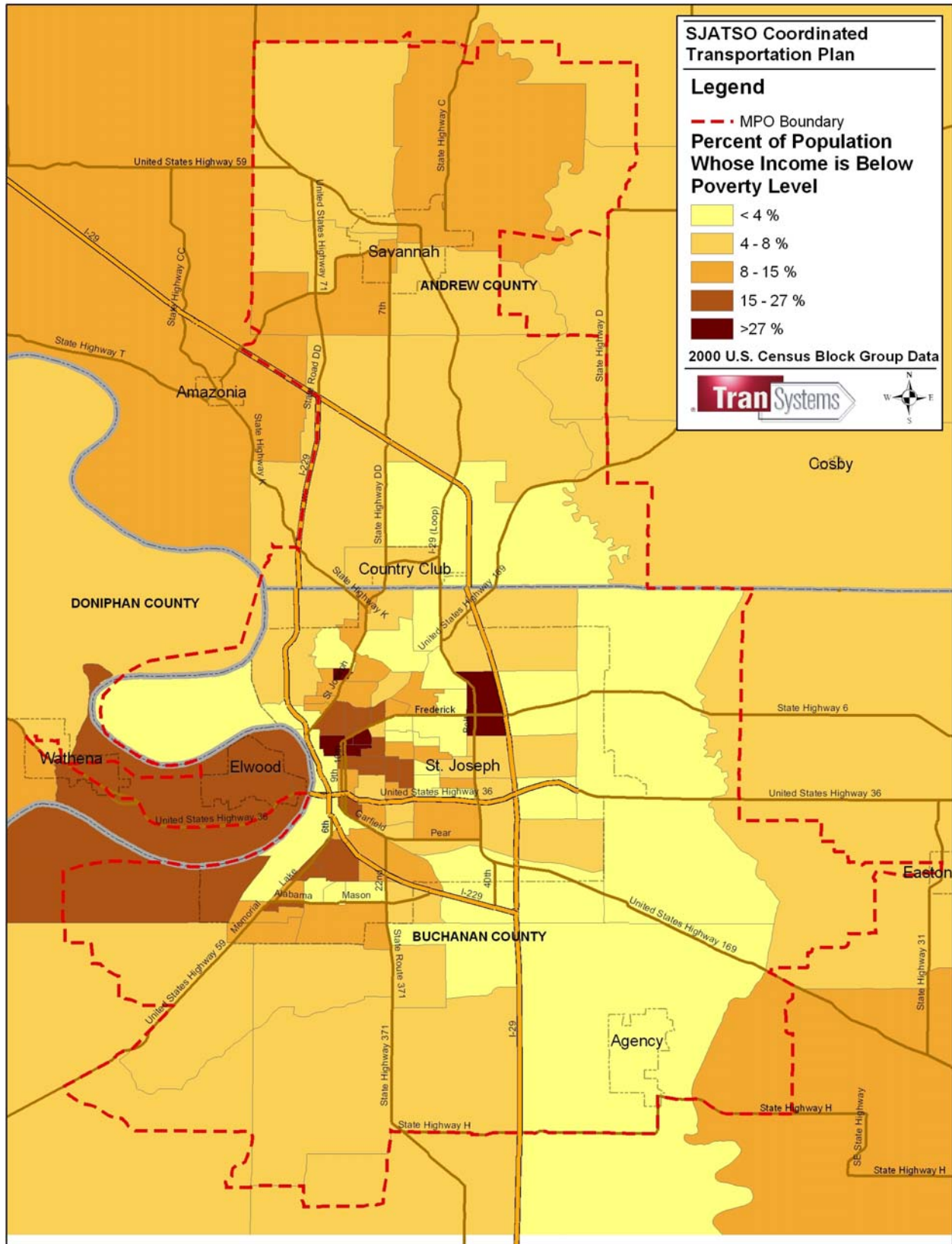


Figura 8: Por ciento de Población con Ingresos Debajo de Nivel de Pobreza



3.2 Necesidades de Transporte Identificadas en Pequeñas Sesiones de Grupo

Una serie de cuatro pequeñas reuniones de grupo fue sostenida para solicitar la participación de agencias implicadas en el transporte que provee o en el servicio que provee a Individuos con discapacidades, adultos más viejos o personas con ingresos limitados.

Las cuatro sesiones incluyeron el siguiente:

Miercoles, Febrero 21 at 2:00 PM at Wathena Community Building
Miercoles, Febrero 21 at 6:00 PM at St. Joseph City Hall
Jueves, Febrero 22 at 10:00 AM at 702 S 5th St (Transit Office)
Jueves, Febrero 22 at 2:00 PM at Savannah Community Center

La sesión en Wathena, Kansas fue sostenido para conseguir la participación e introducir de agencias en la porción de Kansas del área de estudio de SJATSO. La sesión sostenida en St. Joseph City Hall incluyó a abastecedores de salud, representantes de transporte públicos, ningunas organizaciones lucrativo y otras agencias basadas en la Ciudad de St. Joseph. La sesión de la mañana del jueves incluyó a representantes de organizaciones religiosas en el área que proporcionan el transporte. La sesión en la Savannah fue sostenida para ser introducido de agencias en Andrew County, sin embargo sólo una agencia fue identificada para este área. Ambos de las sesiones Miercoles fueron bien asistidas. La sesión de mañana Jueves fue asistida por representantes de MoDOT y SJATSO. There was no attendance from other agencies or religious organizations. La sesión de la tarde del Jueves en la Savannah no tenía ninguna asistencia además de un representante SJATSO.

3.2.1 Necesidades de Transporte Identificadas en Sesión Wathena

Tres agencias participaron en la sesión Wathena incluso SJATSO, El Ride, Condado de Doniphan Envejecido y Transportacion y Servicios de Condado Doniphan y Habilidades de Trabajo.

El ochenta por ciento de viajes van a Missouri, sobre todo St. Joseph. No hay ningún hospital, ninguna Wal-Mart, ningún entretenimiento en el Condado de Doniphan. Hay sólo un doctor en Wathena, dos en Troy y uno en Hiawatha. No hay ningunas farmacias en el Condado Doniphan. Los viajes incluyen aquellos a la tienda de comestibles, hacer el pelo, y a doctores. Los residentes del Condado Doniphan van a Atchison o a St. Joseph.

Además de estas dos agencias, no hay ningunas otras organizaciones en el condado que proporcionan el transporte al gran público. Hay dos clínicas de ancianos en el condado que proporcionan el transporte a sus residents.

A causa de horas limitadas, probablemente hay gente joven que le gustaría viajar a St. Joseph después de la escuela, pero no tienen ningún transporte disponible. Algunos residents han andado a través del puente sobre el Río de Missouri para ponerse a la Ciudad de St. Joseph o agarrar el autobús. Hay una necesidad de más servicio de autobús de Wathena y Elwood, Kansas a St. Joseph, Missouri. Las agencias no reciben muchas peticiones durante tardes o fines de semana. Casualmente, ellos bajan viajes porque ellos están demasiado ocupados. Cuando esto pasa, ellos llaman Servicios de Condado Doniphan y Habilidades de Trabajo. Servicios de Condado de Doniphan y Habilidades de Trabajo siempre toman el viaje. Ellos tienen a las 30 personas que pueden conducir.

Los asistentes en la sesión Wathena sintieron que ellos hacen bien para coordinar el servicio ahora. Las agencias refieren la gente a la otra organización si ellos no son capaces de proporcionar el servicio. Ellos ponen a clientes primero proporcionando la puerta a servicio de puerta, servicio personal y teniendo una tarifa razonable. La organización/sistema de trabaja bien porque es flexible hacerlo trabajar para el Jinete El Rider. El Ride nunca a bajado un paseo para peticiones de desviación.

Los asistentes sintieron que la reunión y el comienzo a trabajar juntos son un paso bueno. Ellos nunca se han encontrado antes para hablar de la coordinación. Hay una necesidad de trabajar con otras agencias. Hay cuarto para la mejora y más coordinación. Las agencias dijeron que ellos puede podrían ampliarse alquilando a otro conductor para satisfacer el exigencia. Hay una necesidad de comunicarse y encontrarse más a menudo con otras agencias.

3.2.2 Necesidades de Transporte Identificadas en St. Sesión de Joseph City Hall

Varias agencias participaron en el St. Sesión de Joseph City Hall incluso SJATSO, Paseo El-, Parálisis Cerebral Unida, Sociedad de Acción de Comunidad, Centro de Dirección de Familia, Salud de Centro y Comunidad Viva.

Este era la primera reunión para la coordinación. La Administración de Tránsito Federal Se unió Montamos a caballo el Marco para “la revisión” de Instrumento de Autovaloración de Comunidad de la Acción fue administrado a los asistentes. Una copia del instrumento de revisión es incluida en Apendeci A. Los asistentes llenaron la revisión y luego relacionaron sus respuestas con las preguntas en como bien el St. Joseph área metropolitana hace en servicio humano y coordinación de tránsito pública. El grupo no era consciente de algo hecho antes de esta reunión y sintió que un poco de acción es necesaria. Las agencias saben las necesidades específicas de sus propios usuarios, pero no hay enfadado compartiendo del conocimiento con otras agencias. Ellos coleccionan datos individualmente pero los datos no son compartidos con otras agencias.

El Ride hace un trabajo bueno con listas de información sobre su servicio. Hace varios años los esfuerzos fueron hechos cuando el Paseo El-trabajó con representantes para aquellos con discapacidades de tener signos más grandes, mejor comunicación con choferes y acceso mejorado a los autobuses. Hubo interacción en curso, pero este era hace al menos cinco años. El trabajo incluyó la formación para choferes para la sensibilidad frente a aquellos con discapacidades. Unos del grupo sienten que más trabajo tiene que ser hecho para ser más usuario amistoso.

El grupo identificó las estrategias de coordinación siguientes:

- Definen el estado corriente de la coordinación
 - Proporcionan un inventario de recursos disponibles
 - Proporcionan una evaluación de la condición corriente
- Se comunican a la información de parte
- Tienen un foro/comité para seguir esfuerzos de coordinación
- Identifican barreras a la coordinación

Hay algunas barreras a la coordinación. El Centro de Dirección de Familia tiene regulaciones que impiden proporcionar el servicio a clínicas de ancianos. La identificación de barreras a la coordinación incluye la identificación de aquellos que son el sonido y aquellos que pueden ser

cambiados. Las necesidades especiales de algunos clientes hacen imposible de servir a otros al mismo tiempo.

Un inventario de que recursos están disponibles en la comunidad sería provechoso de modo que cada uno sepa lo que está ahí. Un foro sería provechoso si esto formula estrategias, no sólo para hablar de problemas. Un comité tendría que incluir a un representante del Cuarto de Emergencia de Centro.

3.2.3 Necesidades de Transporte Identificadas en St. Sesión de Oficina de Joseph Transit

El SJATSO y el personal de El Ride identificaron varias organizaciones religiosas dentro del área de estudio de SJATSO que transporte de Proporcionan usando una furgoneta o autobús. Organizaciones típicamente religiosas servicios de transporte de Proporcionan a miembros para servicios y otras actividades relacionadas. La financiación de FTA no ha sido usada para adquisición de vehículo o servicio de transporte en el pasado. Los representantes de estas organizaciones fueron invitados a participar en una sesión de planificación de coordinación. Ninguna de las organizaciones que fueron invitadas asistió a la pequeña reunión de grupo.

3.2.4 Necesidades de Transporte Identificadas en Sesión de Savannah

Sólo una agencia fue identificada dentro de Condado Andrew para invitar a la pequeña sesión de grupo sostenida en la Savannah. La agencia decidió no participar en la reunión o en la coordinación que planea actividades que citan otras prioridades. Un esfuerzo debería ser hecho para solicitar su participación en el futuro. Otras agencias en el Condado Andrew que el transporte de Proporcionan o los servicios a personas con invalidez, adultos más viejos y personas con ingresos limitados también deberían ser identificados e invitados a participar en la coordinación que planea actividades. Este esfuerzo va a también Proporcionan un mejor entendimiento de servicios disponibles dentro del Condado Andrew.

3.3 Resumen de Necesidades Identificadas

Los datos de censo indicant el número discapacidades, adultos más viejos y personas con ingresos limitados que viven en el área de estudio de SJATSO. Comparado con los Estados Unidos enteros, la población de área SJATSO tiene un porcentaje más alto de adultos más viejos y unos ingresos de casa de mediana de 1999 inferiores. La proporción de Individuos con discapacidades y el porcentaje de Individuos debajo de nivel de pobreza es similar a esto para los Estados Unidos enteros.

Los datos de censo también identifica las concentraciones de Individuos con invalidez, adultos más viejos y personas con ingresos limitados que viven en el área de estudio de SJATSO. Los Individuos con la invalidez son concentrados más dentro de la Ciudad de St. Joseph, principalmente en el área entre el Río de Missouri al Oeste, 22 Calle al este, Grand Avenue al norte y Calle de Alabama al sur. Los mayores son concentrados más en el área en y cerca de la Savannah en particular al sur y Oeste y dentro de la Ciudad de St. Joseph en el corazón de la ciudad y en el área entre la 29 Calle al Oeste, Riverside Road al este, Cook Road al norte y Easton Road al sur.

Los ingresos de casa medianos 1999 son inferiores en las áreas al sur y al Oeste de la Savannah, en Wathena y Elwood, Kansas y en St. Joseph en el área entre el Río de Missouri al Oeste, 29 Calle al este, Corby Parkway al norte y Calle de Alabama al sur. Las personas con

ingresos debajo de nivel de pobreza son concentradas en Wathena y Elwood, Kansas y en St. Joseph en el área entre 3a Calle en el Oeste, 28 Calle en el este, Calle Green en el norte y Calle Duncan en el sur.

Además, el área entre 36th Calle al Oeste,, I-29 al este, Gene Field Road en el norte y la Calle Faraon en el sur tiene concentraciones altas de Individuos con invalidez, adultos más viejos y personas con ingresos limitados.

Las reuniones estuvieron de acuerdo con agencias actualmente implicadas en la porción de aquellos con discapacidades. Los adultos más viejos y las personas con ingresos limitados revelaron varias necesidades incluso:

- Los individuos que viven en Kansas tienen servicios limitados disponible así hay una necesidad de ir en otra parte para muchos servicios. No hay ningunos hospitales, sólo unos doctores, ningunas farmacias, ningunos locales de entretenimiento y pocos otros servicios en el Condado Doniphan.
- Hay una necesidad de agencias para comunicarse y encontrarse más a menudo con otras agencias.
- Hay una necesidad de agencias to para compartir conocimiento y datos con otras agencias.
- El trabajo tiene que ser hecho para hacer el público consciente de servicios de transporte disponibles y opciones.
- El trabajo tiene que ser hecho para hacer servicios más usuario amistoso.
- Hay una necesidad de identificar y vencer barreras a la coordinación.

3.4 Huecos en Servicio

La Mesa 10 en la página siguiente muestra los días y la envergadura del servicio para los abastecedores de transporte de gran público.

El servicio de transito tránsito está disponible en todas partes de la Ciudad de St. Joseph, a a excepción de los Domingos. Aunque según 2005. St. Joseph Area LRTP, servicio dentro de St. Joseph tiene “progresos largos [que] limitan la conveniencia y la oportunidad del sistema”, el servicio está disponible a prácticamente todos los residentes de ciudad e invitados seis días por semana.

El lado de Kansas del área de estudio de SJATSO tiene el servicio que es disponible en el acto siete días por semana en una base de petición.

Las porciones de Andrew y condados Buchanan fuera de St. Joseph es atendido por OATS conforme al contrato de varias organizaciones. El servicio es limitado con días laborables, y algún servicio es limitado adelante hasta ciertos días por semana. Actualmente el servicio de la tarde no está disponible.

En general, el área tiene la disponibilidad relativamente buena del servicio. Los huecos de servicio son:

- El Domingo el servicio no es disponible para los condados de Missouri y St. Joseph
- El servicio de la tarde no es disponible para las porciones de los condados de Missouri fuera de St. Joseph.

- Niveles de Servicio son limitados en todas partes de la área, en particular las áreas fuera St. Joseph.
- Oportunidades de viajes entre áreas de servicio son algo limitados.

En el futuro debería pensarse que una evaluación de necesidades estructurada determina como estos huecos de servicio afectan la población del área.

Mesa 10: Días y Envergadura de Servicio

Agency	Location	Details	Weekday	Saturday	Sunday
St. Joseph The Ride	City of St. Joseph		5:15 AM - 9:05 PM (Hourly)	7:15 AM - 7:05 PM (Every 2 Hours)	No service
OATS, Inc.	Andrew	to Savannah	Every Tue, Wed & Thu		
		to North Wal-Mart, St. Joseph	1st Mon & 2nd Wed		
	Buchanan	Local medicals, essential shopping/business	8 AM - 5 PM		
		Long Distance Medical to KC	2nd Tue		
		East Hills/Wal-Mart/K-Mart (by Zip Code)	9:30 AM - 1 PM Every Tue		
		De Kalb & Rushville to St. Joseph	1st & 3rd Wed		
		Agency & Faucett to St. Joseph	2nd & 4th Wed		
		Easton to St. Joseph	1st & 3rd Thu		
Doniphan County Services and Work Skills	Doniphan		7:30 AM - 9 PM (pending requests)	9 AM - 9 PM (pending requests)	9 AM - 9 PM (pending requests)
Doniphan County Transportation	Doniphan		8 AM - 5 PM	No service	No service

Sección 4: Estrategias y/o Actividades

4.1 Resumen de Exigencias de Plan de Coordinación

SAFETEA-LU no especifica los elementos requeridos para plan coordinado. El FTA tiene la dirección Proporcionand en dos casos separados publicados en el Registro Federal el 15 de marzo de 2006 y el 6 de septiembre de 2006. El FTA ha propuesto que los elementos claves de un plan coordinado incluyan lo siguiente:

- Un inventario de servicios disponibles que identifica áreas del servicio redundante y Huecos en Servicio;
- Una evaluación de transporte necesita para Individuos con discapacidades, adultos más viejos, y personas con ingresos limitados;
- Estrategias de dirigirse al identificado Huecos en Servicio;
- Identificación de acciones de coordinación para eliminar o reducir copia en servicios y estrategias para utilización más eficiente de recursos; y,
- Asignación de prioridades de estrategias de realización.

MoDOT ha sugerido que el plan de coordinación debiera contener mínimamente lo siguiente:

- una evaluación de servicios disponibles que se identifica corriente abastecedores
 - Publico
 - Privado
 - No lucrativo
- Una evaluación de necesidades de transporte
 - Para individuo con discapacidades
 - Para adultos más viejos
 - Para la gente con ingresos bajos
 - Base de evaluación
- Experiencias y percepciones de planear a compañeros
 - Más esfuerzos de colección de datos sofisticados
 - Huecos en Servicio
- Estrategias y/o actividades
 - Dirigirse a los huecos identificados
 - Conseguir eficiencia en entrega de servicio
- Las prioridades relativas para poner en práctica estrategias/actividades específicas se identificaron basado en
 - Recursos
 - Tiempo
 - Viabilidad

Según MoDOT, el plan debería contener los elementos descritos encima en un nivel consecuente con recursos disponibles y la complejidad del ambiente institucional local, aunque el árbitro final de este acercamiento sea el FTA. El SJATSO generalmente está de acuerdo con este concepto.

4.2 Resumen de Estrategias Identificadas en Pequeñas Sesiones de Grupo

Las reuniones estuvieron de acuerdo con agencias actualmente implicadas en la porción de aquellos con discapacidades; los adultos más viejos y las personas con ingresos limitados identificaron las estrategias siguientes:

- Siga mandando a jinetes a otras organizaciones
- Siga produciendo listas e información para clientes
- Asegure que la información de cliente y las instalaciones son diseñadas para acomodar aquellos con la invalidez
- Asegure que los conductores son sensibles a aquellos con la invalidez
 - Entrenar choferes
- Defina el estado corriente de la coordinación
 - Proporcione un inventario de recursos disponibles
 - Proporcione un evaluación de la condición corriente
- Comuníquese a la información de parte
- Forme un foro/comité para seguir esfuerzos de coordinación
- Identifique barreras a la coordinación
 - Aquellos que son el sonido
 - Aquellos que pueden ser cambiados

Las estrategias puestas en una lista encima son el grado de aquellos que fueron identificados durante las pequeñas reuniones de grupo se agarró 21 y 27 de Febrero, 2007.

4.3 Estrategias de Coordinación Potenciales y Actividades

Además de la acción y estrategias identificadas durante las pequeñas sesiones de grupo, esta sección contiene un compendio de ideas para estrategias y actividades que pueden ser aplicables para el área de estudio de SJATSO. Estas estrategias fueron compiladas usando varias fuentes incluso SJATSO 2006 Mucho tiempo Recorren Objetivos de Plan de Transporte y Objetivos, el Mediados de América Consejo Regional (MARC) actualizaciones actualmente hechas para incorporar componentes de plan de coordinación en su plan de transporte de variedad largo corriente, así como otros recursos que identifican estrategias y actividades para mejorar la eficacia y la eficiencia del transporte que provee a los grupos demográficos objetivo.

Como declarado encima, las estrategias identificadas deberían dirigirse a Huecos identificado en Servicio o la ayuda consiguen la eficiencia en la entrega de servicio.

Según la dirección MoDOT para la preparación de su plan de coordinación, los ejemplos de estrategias de coordinación y/o actividades incluyen:

- Las acciones que apoyan proyectos elegibles en la Sección 5310 FTA, 5316 y 5317 programas,
- Ofertas que huecos de servicio de dirección por:
 - Tiempo (Días de semana; horas del día),
 - Espacio (posiciones un-served/underserved),
- Técnicas para dirigirse a eficiencia en entrega de servicio
 - Combinando viajes, punto solo para información, compra conjunta, vehículo/conductor que comparte, etc.

Lo siguiente es una lista de estrategias que podrían ser potencialmente aplicadas en el área de estudio de SJATSO:

1. El SJATSO y los operadores de tránsito de área coordinarán la planificación de tránsito regional y proyectarán el desarrollo. Los operadores de tránsito seguirán conduciendo la planificación de servicio a corto plazo y la planificación de proyecto.
2. El SJATSO apoyará la coordinación, la planificación de pasillo, la mejora de eficacia y el control de calidad; contribuya recursos de planificación como personal, pronósticos demográficos y recursos GIS; trabaje cooperativamente con el tránsito abastecedores para desarrollar estándares de interpretación para asegurar la provisión de servicios de calidad; apoye la planificación de ruta realizada y la evaluación; y conduzca actualizaciones regulares a la revisión de opinión pública.
3. La región (individualmente o colectivamente) perseguirá el servicio de cliente mejorado y la eficacia por servicios de información unificados incluso:
 - o Líneas de información de cliente compartidas;
 - o Listas/mapas compartidas;
 - o Entrega de servicio coordinada;
 - o Acuerdos de tarifa/transferencia/pase;
 - o Acuerdos recíprocos para cruzar límites de área de servicio, y por mercadotecnia conjunta, compra, formación, y actividades de mantenimiento;
 - o Entrega de servicio conjunta y transporte de acontecimientos especial ampliado;
 - y
 - o Planificador de viaje electrónico coordinado.
4. La región apoyará el mantenimiento del esfuerzo existente para Individuos con discapacidades, adultos más viejos y personas con ingresos limitados. Estos esfuerzos pueden incluir, pero no son limitados con las actividades siguientes, estrategias, y medidas:
 - o Consecución de equipo elegible bajo dirección federal para apoyar el mantenimiento y operaciones de flotas existentes.
 - o Mantenimiento de tránsito público existente y servicios de transporte de servicio humanos.
5. La región promoverá la extensión de servicios para Individuos con invalidez, adultos más viejos y personas con ingresos limitados. Estos esfuerzos pueden incluir, pero no son limitados con las actividades siguientes, estrategias, y medidas:
 - o Consecución de equipo elegible bajo dirección federal para apoyar extensión de flotas existentes.
 - o Extensión de tránsito público existente y servicios de transporte de servicio humanos y realización de nuevos servicios compatibles con proyectos estatales, regionales o locales existentes
 - o Siga esfuerzos para identificarse las necesidades del público sobre todo apuntan poblaciones de Individuos con invalidez, adultos más viejos y personas con ingresos limitados.
6. La planificación y los esfuerzos de realización se concentrarán en las actividades siguientes:
 - o Disponibilidad aumentada de información que pertenece a la planificación de tránsito y coordinación que planea procesos;

- El uso de tecnología ampliado y los Sistemas de Transporte Inteligentes para el tránsito como tiempo real programan la información, prioridad de compra de señal para vehículos de tránsito y carretera mejora operacional para hacer tiempos de viajes de tránsito más competitivos;
 - Investigación de oportunidades de Dirección de Movilidad de paratransito y operaciones de transporte de servicio sociales;
 - Incluso consideraciones de tránsito en el comandante que planea esfuerzos, como Estudios de Inversión Principales, y proyectos de dirección de tráfico de construcción de carretera significativos;
 - Análisis alentador de los impactos de tránsito de proyectos de transporte federalmente financiados;
 - La conducción del pasillo principal estudia y otros estudios técnicos en pasillos de tránsito de capacidad altos potenciales;
 - Incluso revisiones rutinarias del progreso hacia el alcanzamiento de la realización de la coordinación planean por el Programa de Trabajo de Planificación Unificado, Programa de Mejora de Transporte, y ciclos de actualización y desarrollo de Plan de Transporte de Largo alcance; y
 - Reexamine el plan de servicio propuesto con regularidad para asegurarse que las nuevas inversiones de tránsito encuentran las necesidades que evolucionan continuamente del público de viajes.
7. La región animará la participación pública por:
- La implicación de ciudadano y grupos de cliente en el desarrollo del transporte público planea y programas;
 - Animando apoyo de comunidad fuerte de financiación de tránsito, servicios y tránsito desarrollo soportante; y
 - La participación alentadora por las cámaras locales de comercio y patrones principales en el desarrollo y la realización del transporte público planea y programas.
8. Maximice el uso de la financiación existente y persiga la nueva financiación:
- Las agencias deberían trabajar juntos para maximizar el uso de la financiación existente.
 - Supervise el sistema existente para maximizar la eficiencia y mejorar la coordinación de servicios regionales.
 - Contrate la entrada de comunidad por revisiones ciudadanas, y otros métodos de generar el interés público y el apoyo.
9. Persiga nuevo federal, fondos estatales y locales para poner en práctica servicios ampliados para satisfacer el exigencia de tránsito.
- Desarrolle una fuente de financiación local multijurisdiccional para emparejar pequeñas cantidades de fondos federales.
10. Decidido y funcionarios de política debería seguir trabajando juntos para conducir el esfuerzo a poner en práctica la estrategia de financiación. Este incluirá esfuerzos a:
- Consolídese federal reservan peticiones de la región; y
 - Recursos de parte y tránsito de coordinada que presiona esfuerzos en Washington, Topeka, y Ciudad Jefferson.
11. Promueva el federal y declare el orden del día legislativo:

- Promueva iniciativas de financiación locales en los límites de apoyar la financiación continuada en existencia o niveles aumentados al nuevo comandante que financia iniciativas;
- Siga cometiéndose fondos de tránsito hacia el sistema de tránsito existente;
- Coordine el Acceso de Trabajo regional y Revés Conmutan el programa y la selección competitiva para JARC, Nuevas Libertades y la revisión de las aplicaciones de la Sección 5310 para vehículos;
- Eduque al público en la necesidad del tránsito, ventajas de y necesidad de la financiación adicional; y
- Explore oportunidades de la creación de fuentes dedicadas a la financiación para poner en práctica un sistema de tránsito regional.

12. La región debe tanto maximizar su uso de fondos federales existentes y perseguir la nueva financiación federal por programas de subvención discrecionales. El uso eficiente de fondos existentes realza la capacidad de la región de competir con éxito por programas de subvención discrecionales federales para realces de sistema de autobús así como "nuevas ventajas" financiando para proyectos de guideway fijos. Las recomendaciones siguientes deberían ser seguidas:

- Maximice el uso eficiente de fondos de fórmula federales existentes. Supervise el sistema existente para maximizar la eficiencia y mejorar la coordinación de servicios regionales. En la siguiente financiación federal autorización abogan para financiación aumentada y mayor flexibilidad en el uso de fondos de fórmula de capital y operaciones.
- Comience la discusión en la asignación aumentada del Programa de Transporte Superficial (STP) y Sistema de Carretera Nacional (NHS) y otros fondos flexibles al tránsito público.
- Persiga otras oportunidades de subvención como la Nueva Iniciativa de Libertades que financia para servir mercados de tránsito especiales.
- Persiga Subvenciones de Instalación de Autobús y Autobús para modernización de flota de autobús y extensión, desarrollo de centro de tránsito, refugios y otros servicios de pasajeros elegibles.

Maximice el uso eficiente de fondos de fórmula federales existentes. Supervise el sistema existente para maximizar la eficiencia y mejorar la coordinación de servicios regionales. En la siguiente financiación federal autorización abogan para financiación aumentada y mayor flexibilidad en el uso de fondos de fórmula de capital y operaciones.

- Comience la discusión en la asignación aumentada del Programa de Transporte Superficial (STP) y Sistema de Carretera Nacional (NHS) y otros fondos flexibles al tránsito público.
- Persiga otras oportunidades de subvención como la Nueva Iniciativa de Libertades que financia para servir mercados de tránsito especiales.
- Persiga Subvenciones de Instalación de Autobús y Autobús para modernización de flota de autobús y extensión, desarrollo de centro de tránsito, refugios y otros servicios de pasajeros elegibles.

Hay una cantidad significativa de la experiencia a través del país con la coordinación de servicio de tránsito en pequeñas áreas urbanas y rurales. Las exigencias de SAFETEA-LU han atravesado proyectos hasta más relacionados y programas.

Como la comunidad de tránsito con los trabajos de área SJATSO juntos en refinado adicional y ejecución del plan de coordinación, las ventajas pueden ser ganadas “de lecciones aprendidas” de otras áreas.

Hay dos referencias excelentes en el sujeto que puede ser usado para adicional, más detallado, de información:

El Informe 70 de TCRP, Guía para Cambio e Innovación en Sistemas de Tránsito Urbanos Rurales y Pequeños. 2001.

El Informe 101 de TCRP, Juego de herramientas para Comunidad Rural Servicios de Transporte Coordinados. 2004.

Sección 5: Estrategias/Actividades de Prioritizing

Esta sección proporciona una asignación de prioridades inicial de las estrategias y actividades identificadas en la sección anterior. Esta inicial prioritized la lista de estrategias debería ser considerada un punto de partida para futuras discusiones en la coordinación de servicio en el área SJATSO. Una asignación de prioridades final de estrategias debería estar basada en la entrada de agencias locales, ciudad y representantes de condado, y el gran público incluso Individuos con discapacidades, adultos más viejos y personas con ingresos limitados.

Las estrategias estaban prioritized basado en los criterios siguientes:

1. La estrategia encuentra exigencias para la coordinación.
2. La estrategia es eficaz.
3. La estrategia puede ser puesta en práctica dentro de arreglos institucionales corrientes y presupuesto.

Las estrategias siguientes deberían ser consideradas la prioridad más alta. Estas estrategias pueden ser puestas en práctica dentro de arreglos institucionales corrientes sin exigencias de presupuesto adicionales.

3. La región (individualmente o colectivamente) perseguirá el servicio de cliente mejorado y la eficacia por servicios de información unificados incluso:
 - o Líneas de información de cliente compartidas;;
 - o Listas/mapas compartidas;;
 - o Entrega de servicio coordinada;;
 - o Acuerdos de tarifa/transferencia/pase;
 - o Acuerdos recíprocos para cruzar límites de área de servicio, y por mercadotecnia conjunta, compra, formación, y actividades de mantenimiento; y
 - o Entrega de servicio conjunta y transporte de acontecimientos especial ampliado.
4. La región apoyará el mantenimiento del esfuerzo existente para Individuos con invalidez, adultos más viejos y personas con ingresos limitados. Estos esfuerzos pueden incluir, pero no son limitados con las actividades siguientes, estrategias, y medidas:
 - o Consecución de equipo elegible bajo dirección federal para apoyar el mantenimiento y operaciones de flotas existentes.
 - o Mantenimiento de tránsito público existente y servicios de transporte de servicio humanos.
6. La planificación y los esfuerzos de realización se concentrarán en las actividades siguientes:
 - o Análisis alentador de los impactos de tránsito de proyectos de transporte federalmente financiados;
 - o La conducción del pasillo principal estudia y otros estudios técnicos en pasillos de tránsito de capacidad altos potenciales;
 - o Incluso revisiones rutinarias del progreso hacia el alcanzamiento de la realización de la coordinación planean por el Programa de Trabajo de Planificación Unificado, Programa de Mejora de Transporte, y ciclos de actualización y desarrollo de Plan de Transporte de Largo alcance; y

- Reexamine el plan de servicio propuesto con regularidad para asegurarse que las nuevas inversiones de tránsito encuentran las necesidades que evolucionan continuamente del público de viajes.
7. La región animará la participación pública por:
- La implicación de ciudadano y grupos de cliente en el desarrollo del transporte público planea y programas;
 - Animando apoyo de comunidad fuerte de financiación de tránsito, servicios y tránsito desarrollo soportante; y
 - La participación alentadora por las cámaras locales de comercio y patrones principales en el desarrollo y la realización del transporte público planea y programas
8. Maximice el uso de la financiación existente y persiga la nueva financiación:
- Las agencias deberían trabajar juntos para maximizar el uso de la financiación existente.
 - Supervise el sistema existente para maximizar la eficiencia y mejorar la coordinación de servicios regionales.
 - Contrate la entrada de comunidad por revisiones ciudadanas, y otros métodos de generar el interés público y el apoyo.
11. Promueva el federal y declare el orden del día legislativo:
- Promueva iniciativas de financiación locales en los límites de apoyar la financiación continuada en existencia o niveles aumentados al nuevo comandante que financia iniciativas;
 - Siga cometiendo fondos de tránsito hacia el sistema de tránsito existente;
 - Coordine el Acceso de Trabajo regional y Revés Conmutan el programa y la selección competitiva para JARC, Nuevas Libertades y la revisión de las aplicaciones de la Sección 5310 para vehículos;
 - Eduque el público en la necesidad del tránsito, ventajas de y necesidad de la financiación adicional; y
 - Explore oportunidades de la creación de fuentes dedicadas de la financiación para poner en práctica un sistema de tránsito regional.
12. La región debe tanto maximizar su uso de fondos federales existentes y perseguir la nueva financiación federal por programas de subvención discrecionales. El uso eficiente de fondos existentes realza la capacidad de la región de competir con éxito por programas de subvención discrecionales federales para realces de sistema de autobús así como “nuevas ventajas” financiando para proyectos de *guideway* fijos. Las recomendaciones siguientes deberían ser seguidas:
- Maximice el uso eficiente de fondos de fórmula federales existentes. Supervise el sistema existente para maximizar la eficiencia y mejorar la coordinación de servicios regionales. En la siguiente financiación federal autorización abogan para financiación aumentada y mayor flexibilidad en el uso de fondos de fórmula de capital y operaciones.
 - Comience la discusión en la asignación aumentada del Programa de Transporte Superficial (STP) y Sistema de Carretera Nacional (NHS) y otros fondos flexibles al tránsito público.
 - Persiga otras oportunidades de subvención como la Nueva Iniciativa de Libertades que financia para servir mercados de tránsito especiales.

- Persiga Subvenciones de Instalación de Autobús y Autobús para modernización de flota de autobús y extensión, desarrollo de centro de tránsito, refugios y otros servicios de pasajeros elegibles.

Las estrategias siguientes pueden ser consideradas como un segundo nivel de la prioridad. Algunas de estas estrategias requerirían que la financiación adicional fuera puesta en práctica.

1. El SJATSO y los operadores de tránsito de área coordinarán la planificación de tránsito regional y proyectarán el desarrollo. Los operadores de tránsito seguirán conduciendo la planificación de servicio a corto plazo y la planificación de proyecto.
2. El SJATSO apoyará la coordinación, la planificación de pasillo, la mejora de eficacia y el control de calidad; contribuya recursos de planificación como personal, pronósticos demográficos y recursos GIS; trabaje cooperativamente con el tránsito abastecedores para desarrollar estándares de interpretación para asegurar la provisión de servicios de calidad; apoye la planificación de ruta realizada y la evaluación; y conduzca actualizaciones regulares a la revisión de opinión pública.
3. La región (individualmente o colectivamente) perseguirá el servicio de cliente mejorado y la eficacia por servicios de información unificados incluso:
 - Planificador de viaje electrónico coordinado.
5. La región promoverá la extensión de servicios para Individuos con invalidez, adultos más viejos y personas con ingresos limitados. Estos esfuerzos pueden incluir, pero no son limitados con las actividades siguientes, estrategias, y medidas:
 - Consecución de equipo elegible bajo dirección federal para apoyar extensión de flotas existentes.
 - Extensión de tránsito público existente y servicios de transporte de servicio humanos y realización de nuevos servicios compatibles con proyectos estatales, regionales o locales existentes
 - Siga esfuerzos para identificarse las necesidades del público sobre todo apuntan poblaciones de Individuos con discapacidades, adultos más viejos y personas con ingresos limitados.
6. La planificación y los esfuerzos de realización se concentrarán en las actividades siguientes:
 - Disponibilidad aumentada de información que pertenece a la planificación de tránsito y coordinación que planea procesos;
 - El uso de tecnología ampliado y los Sistemas de Transporte Inteligentes para el tránsito como tiempo real programan la información, prioridad de compra de señal para vehículos de tránsito y carretera mejora operacional para hacer tiempos de viajes de tránsito más competitivos;
 - Investigación de oportunidades de Dirección de Movilidad de paratransito y operaciones de transporte de servicio sociales; y
 - Incluso consideraciones de tránsito en el comandante que planea esfuerzos, como Estudios de Inversión Principales, y proyectos de dirección de tráfico de construcción de carretera significativos
9. Perseguir nuevo federal, fondos estatales y locales para poner en práctica servicios ampliados para satisfacer el exigencia de tránsito.

- Desarrollan una fuente de financiación local multijurisdiccional para emparejar pequeñas cantidades de fondos federales.
10. Decidido y funcionarios de política debería seguir trabajando juntos para conducir el esfuerzo a poner en práctica la estrategia de financiación. Este incluirá esfuerzos a:
- Se consolidan federal reservan peticiones de la región; y
 - Recursos de Parte y tránsito de coordinada que presiona esfuerzos Washington, Topeka, y la ciudad de Jefferson.

Sección 6: Conclusiones y Recomendaciones

Las reuniones sostuvieron en el área SJATSO en Febrero, 2007 eran ad hoc, expresamente para la iniciación del trabajo en el plan de transporte coordinado. Los participantes en aquellas reuniones sintieron que las sesiones eran el interés valioso y expresado en seguir una práctica de reunión con regularidad para hablar de asuntos del interés común.

El SJATSO podría servir como el coordinador sindical y el facilitador de estas reuniones de grupo. Uno de los objetivos primarios sería seguir el esfuerzo de coordinación entre abastecedores de transporte y usuarios.

El SJATSO debería participar en el desarrollo de proyectos de transporte coordinados en áreas adyacentes al área SJATSO. Esto es importante porque hay traslapos, al menos en términos de abastecedores de servicio de transporte. Además, las necesidades de transporte no son limitadas por límites jurisdiccionales o institucionales. Un poco de participación en esfuerzos similares en condados adyacentes añadirán el valor al plan de coordinación del SJATSO.

Evaluación de Necesidades Completa

La evaluación de necesidades de transporte en este esfuerzo de estudio inicial estaba basada principalmente en la entrada de organizaciones implicadas con servicios de transporte. Otras áreas metropolitanas han conducido evaluaciones de necesidades basadas en un esfuerzo concertado para obtener la información de usuarios individuales. La información puede ser obtenida por esfuerzos de estudio de mercado apuntados, como revisiones de grupos demográficos específicos y entrevistas de grupo de muestra con grupos de usuario.

El SJATSO debería seguir desarrollando un inventario de abastecedores de servicio en el área SJATSO. Esto es típicamente una tarea en curso cuando los nuevos abastecedores de servicio son creados y los otros cesan operaciones. Además, debería ser esperado que más organizaciones se harán interesado en las actividades de coordinación cuando estas actividades se amplían, y cuando hay éxitos iniciales.

SJATSO debería actualizar el plan de coordinación periódicamente. Como el desarrollo o la preparación de proyectos de coordinación son una nueva exigencia, puede ser esperado que "el estado de la práctica" avanzará cuando la comunidad de transporte a escala nacional tiene más experiencia con el desarrollo y ejecución de estos proyectos.

Apéndice A: Pequeño Grupo que Encuentra Avisos y Encuentra Resúmenes
