

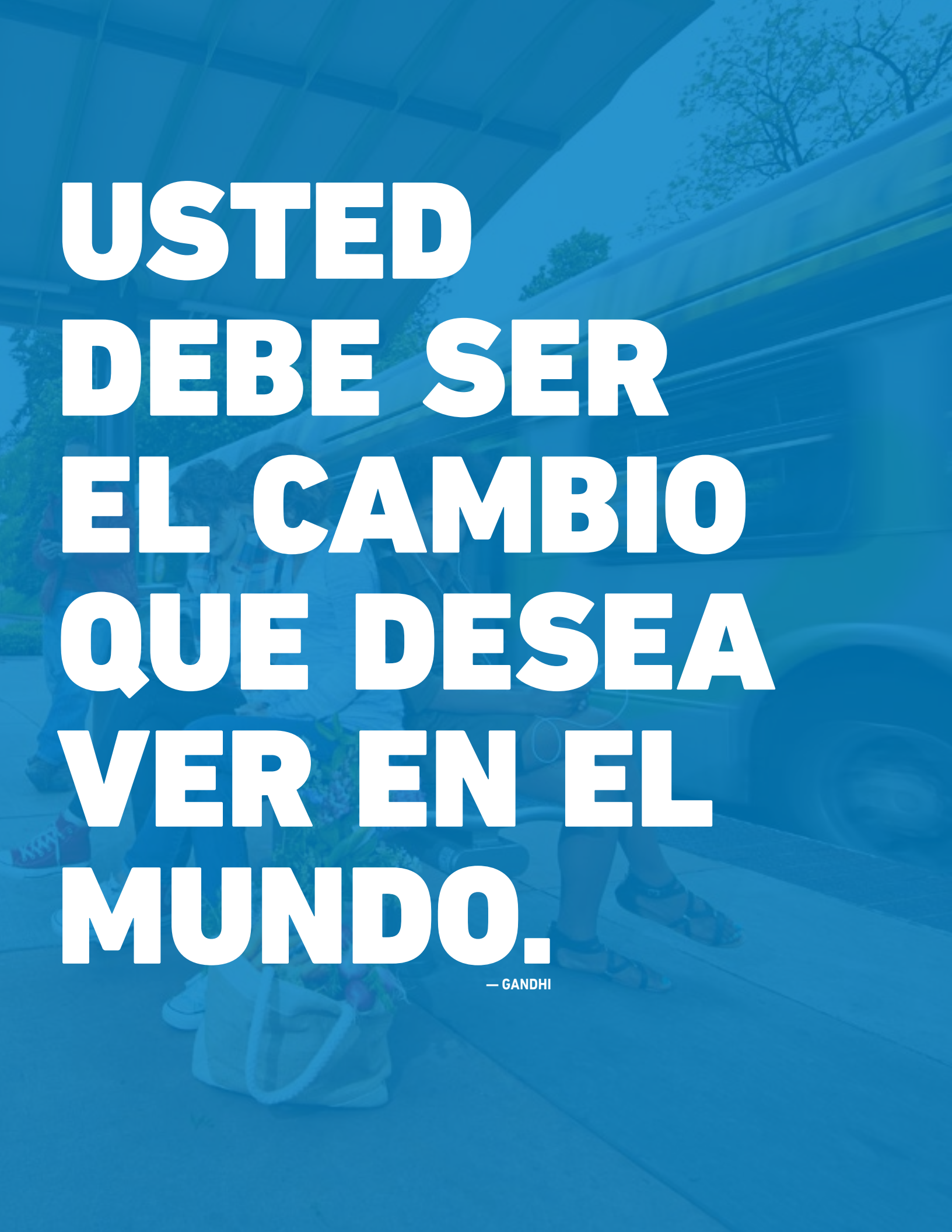


Lane Transit District

2021-2022

2021-2022

FOLLETO DE PRESUPUESTO ADOPTADO



**USTED
DEBE SER
EL CAMBIO
QUE DESEA
VER EN EL
MUNDO.**

— GANDHI

2021-2022

CONECTANDO NUESTRA COMUNIDAD

El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) está en movimiento. En todo lo que hacemos, nuestra visión es crear una comunidad más conectada, sustentable y equitativa. Para lograr nuestra visión con éxito, se requiere cuidadosa colaboración y planificación con nuestros socios regionales, y la flexibilidad de asignar nuestros fondos donde sea necesario, para satisfacer las crecientes necesidades de transporte de quienes servimos.

Este libro presenta nuestro presupuesto anual para el año fiscal 2021-2022 en el contexto de nuestros Planes Financieros a Largo Plazo y de Inversión en la Comunidad para los años fiscales 2021 a 2030. En estas páginas, se presenta nuestro enfoque para dirigir y mantener el uso de nuestros recursos para producir un servicio sobresaliente para nuestra comunidad durante el próximo año presupuestado. Cada año, nuestro presupuesto anual sirve como uno de los varios planos que el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) utiliza para garantizar que nuestros recursos financieros se utilicen donde sean más efectivos para proporcionar opciones de movilidad confiables, de alta calidad, seguras y accesibles a nuestra diversa población.

En las siguientes páginas, presentamos nuestra estrategia para poner a trabajar nuestros recursos de movilidad para nuestros pasajeros, empleados y la comunidad. Aquí encontrará estas secciones importantes:

- Mensaje sobre el Presupuesto para el Año Fiscal 2021-2022 de nuestro Gerente General y nuestro Funcionario de Presupuesto
- Nuestro Plan Financiero a Largo Plazo para los Años Fiscales 2021-2030
- Un Plan de Inversión en la Comunidad enmendado para los años fiscales 2021-2030
- Los detalles de nuestro Presupuesto Anual adoptado para el año fiscal 2022 para nuestros Fondos de Ingresos Especiales y Generales, incluidos los Servicios Especializados, Point2point, transporte de Medicaid y Proyectos de Capital

Cada sección transmite cómo cada departamento, proyecto y Fondos de Ingresos Especiales planea utilizar sus recursos para mejorar la seguridad, accesibilidad y calidad de nuestro servicio. A lo largo de este libro, también hay otros elementos útiles para consultar, como:

- Nuestro calendario de presupuesto anual
- Organigrama del Distrito de Tránsito de Lane (LTD)
- Reflexiones sobre cómo los desafíos de COVID-19 han afectado nuestras operaciones

Durante el año pasado, nuestra comunidad ha demostrado una gran resiliencia frente a todos los nuevos desafíos difíciles. Ahora más que nunca, es vital que continuemos con nuestros esfuerzos para conectarnos y cuidar a nuestros pasajeros, empleados y la comunidad a medida que planificamos un futuro más dinámico, sustentable y equitativo.



MISIÓN



VISIÓN



VALORES

LO QUE NOS IMPULSA

Creemos en proporcionar a las personas la independencia para alcanzar sus objetivos, creando una comunidad más **vibrante**, **sustentable** y **equitativa**.



INGRESOS TOTALES: USD 131.6 MILLONES



GASTO TOTAL: USD 133.6 MILLONES



SERVICIOS DE RUTAS NO FIJAS



La escasez de ingresos en proporción a los gastos se cubre utilizando recursos de capital de trabajo

PUNTOS DESTACADOS



ÍNDICE



08

CALENDARIO DE PRESUPUESTO ANUAL

10

MENSAJE DEL PRESUPUESTO

- 10 Introducción
- 12 Supuestos del Presupuesto
- 13 Desempeño frente al Presupuesto Adoptado para el Año Fiscal 2021
- 14 Servicios Especializados
- 14 Medicaid
- 15 Fondo de Proyectos de Capital
- 15 Fondo Point2point
- 16 Condiciones Económicas
- 16 Factores que Afectan el Presupuesto
- 19 Conclusión

20

ORGANIGRAMA DEL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD)

22

MIEMBROS DEL COMITÉ DE PRESUPUESTO

24

IMPACTO Y MITIGACIÓN DE LA COVID-19

28

PLAN FINANCIERO A LARGO PLAZO PARA LOS AÑOS FISCALES 2021 A 2030

- 28 Factores clave y supuestos
- 37 Tablas de proyección

38

PLAN DE INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (CIP) ENMENDADO DE LOS AÑOS FISCALES 2021 A 2030

- 40 Sección 1: Contexto para inversiones en la comunidad del Distrito de Tránsito de Lane (LTD)
- 48 Sección 2: Descripciones del Proyecto del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) por Nivel
- 68 Sección 3: Listado Principal de Proyectos en Formato de Tabla
- 74 Sección 4: Financiación del proyecto en formato de tabla

80

PRESUPUESTO ADOPTADO

- 80 Resumen de Recursos de Todo el Distrito
- 83 Resumen de Requisitos de Todo el Distrito
- 86 Fondo General
- 100 Fondo de Servicios Especializados
- 104 Fondo Medicaid
- 106 Fondo Point2point
- 108 Fondo de Proyectos de Capital

110

APÉNDICES

126

GLOSARIO



CALENDARIO DEL PRESUPUESTO ANUAL





AGOSTO

- Comienza el análisis de desempeño del año anterior.
- Comienza la preparación de los materiales para la auditoría independiente.

OCTUBRE/ NOVIEMBRE

- El Comité de Presupuesto revisa el Plan de Inversión en la Comunidad preliminar.
- Se prepara el informe anual para el año fiscal anterior.

ENERO/FEBRERO

- Comienzan las proyecciones de ingresos y gastos de mitad de año del año fiscal actual. Comienzan las proyecciones de ingresos y gastos del año fiscal actual.
- Se presenta el informe anual a la Junta Directiva con informe del auditor independiente. Se revisan los problemas claves del informe del auditor con la Junta.

ABRIL

- El personal presenta el presupuesto sugerido al Comité de Presupuesto.
- El Comité de Presupuesto se reúne para analizar el presupuesto sugerido y realizar cambios.
- El Comité de Presupuesto aprueba el Presupuesto, el Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) y el Plan Financiero de Largo Alcance (LRFP) y lo envía a la Junta para su adopción. Se publica el resumen financiero y el aviso de la audiencia de presupuesto.
- Audiencia pública en la asamblea de la Junta Directiva

JULIO

- Comienza el nuevo año fiscal.
- Informe financiero preliminar de fin de año para el año finalizado el 30 de junio para la Junta Directiva.

SEPTIEMBRE/ OCTUBRE

- Se completa el análisis de desempeño del año anterior. Se preparan los materiales para auditoría independiente.
- Comienza la auditoría independiente de la actividad financiera del año fiscal anterior. Comienza el nuevo año fiscal federal.
- Publicación preliminar del Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) para revisión pública.
- Se llevan a cabo conversaciones sobre el servicio, la tarifa y el cambio estructural del año fiscal.

DICIEMBRE

- Se prepara el calendario de presupuesto para el próximo año fiscal.
- Comienza la actualización del Plan Financiero a Largo Plazo (LRFP).
- Comienza la actualización del Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) para alineación con el presupuesto.

MARZO

- Se completan las proyecciones de ingresos y gastos de mitad de año.
- Se completa y publica el presupuesto sugerido para el nuevo año fiscal para habilitar los comentarios públicos.
- Se completa y publica la propuesta del Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) y el Plan Financiero de Largo Alcance (LRFP) para habilitar comentarios públicos.

MAYO/JUNIO

- La Junta adopta el presupuesto para el nuevo año fiscal que comienza el 1 de julio.
- Se presenta al estado el presupuesto del nuevo año fiscal adoptado. Comienzan los preparativos del Plan de Inversión en la Comunidad.

MENSAJE DEL PRESUPUESTO

FECHA: 29 de marzo de 2021

PARA: Comité de Presupuesto del Distrito de Tránsito de Lane

FROM: Aurora Jackson, *Gerenta General*
Christina Shew, *Oficial de Presupuesto*

ASUNTO: Mensaje sobre presupuesto del año fiscal 2021-2022

A medida que preparamos este mensaje, acabamos de ingresar en nuestro segundo año operando bajo el entorno de la pandemia de COVID-19. Decir que ha sido un momento difícil para nuestra organización y nuestra comunidad es un eufemismo. Desde el inicio de la pandemia, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) ha priorizado la salud y la seguridad de nuestros empleados y pasajeros. Estamos orgullosos del compromiso y de la dedicación del Distrito para proporcionar viajes esenciales a nuestros pasajeros a través de la colaboración y la innovación durante uno de los momentos más desafiantes que nuestra comunidad ha enfrentado.



Aunque todavía existe mucha incertidumbre, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) continuará cumpliendo con las recomendaciones de las pautas locales, estatales y federales para proporcionar un transporte seguro para conectar a nuestra comunidad con destinos esenciales como trabajos, escuelas, tiendas de comestibles e instalaciones médicas. Este presupuesto ha sido preparado con la intención de continuar restableciendo el servicio de manera segura y responsable. Esperamos con ansias el día en que ya no vivamos en un entorno de la pandemia. Hasta entonces, continuaremos con nuestra diligencia para mantener seguros a nuestros pasajeros y a nuestro personal.

Este presupuesto anual adoptado brinda los recursos para las operaciones y el plan de capital del año fiscal 2022 del Distrito.

También se incluye un Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) modificado y el Plan Financiero a Largo Plazo del Distrito de Tránsito de Lane (LTD). Estos planes describen las inversiones esenciales que respaldan nuestro compromiso de crear y mantener hoy instalaciones, servicios y experiencias del cliente de calidad mientras nos preparamos para el mañana. También proporcionan una base para los proyectos y programas presentados en nuestro presupuesto anual. Esta información complementaria equilibra nuestro compromiso de salud a corto plazo, en primer lugar, con la prestación de servicios como respuesta a la COVID-19, con la salud financiera a largo plazo de nuestro distrito y las inversiones necesarias para mantener servicios de alta calidad, sustentables y equitativos para nuestra comunidad.



LOS CINCO FONDOS



FONDO GENERAL



FONDO DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS



FONDO MEDICAID



FONDO DE PROYECTOS DE CAPITAL



FONDO POINT2POINT (P2P)



5.2 SUPUESTOS DEL PRESUPUESTO

El presupuesto del Distrito consta de cinco fondos:

- Fondo General
- Fondo de Servicios Especializados
- Fondo Medicaid
- Fondo de Proyectos de Capital
- Fondo Point2point (P2p)

Cada fondo respalda una función única de la organización. Juntos, permiten que el Distrito proporcione un paquete de servicios de transporte completo que optimice nuestros recursos para lograr la misión de conectar a la comunidad a través de un servicio de calidad, vehículos confiables, infraestructura sólida y programas de colaboración para atender las diversas necesidades de movilidad.

El Fondo General es el fondo principal para las operaciones diarias del Distrito. Si bien cada fondo cuenta con fuentes de financiamiento designadas, el dinero se transfiere del Fondo General a los otros cuatro fondos para proporcionar una subvención complementaria local, cubrir los requisitos federales sin financiamiento y respaldar los servicios vitales. Cada fondo mantiene un presupuesto independiente que permite al Distrito asignar recursos y administrar los gastos de manera efectiva y eficiente.

5.3 DESEMPEÑO FRENTE A PRESUPUESTO PARA EL AÑO FISCAL 2021

5.3.1 INGRESOS DEL FONDO GENERAL

Históricamente, los impuestos sobre la nómina constituyen la única y principal fuente de ingresos para el Fondo General. Los ingresos de tarifas de pasajeros, asistencia federal y ayuda del estado son importantes. El Fondo General también retiene o mantiene las reservas operativas de ruta fija del Distrito. Los ingresos del Fondo General para el año fiscal 2022 se presupuestan en 67.1 millones de USD, en comparación con los 53.4 millones de USD para el año fiscal 2021.

La escasez de ingresos que se recuperará a través de las leyes de Ayuda para el Coronavirus y Seguridad Económica (CARES), Apropriaciones Suplementarias de Alivio y Respuesta al Coronavirus (CRRSA) o Plan Estadounidense de Rescate (ARPA) incluye:

- **Impuestos de tipo nómina:** este ingreso ha aumentado con respecto al presupuesto del año fiscal 2021, que reflejó el peor escenario posible, pero ha disminuido un 5% (2.3 millones de USD) de los niveles previos a la pandemia.
- **Ingresos operativos:** los ingresos aquí se presupuestan para aumentar en 0.2 millones de USD con respecto al presupuesto adoptado para el año fiscal 2021, pero se estima que no alcanzarán los ingresos previos a la pandemia de 7.2 millones de USD en el año fiscal 2021 y de 2.5 millones de USD en el año fiscal 2022. Estas disminuciones se deben principalmente a la reducción de la cantidad de pasajeros y a la suspensión del cobro de tarifas que se implementaron en marzo de 2020 para proteger la seguridad de nuestros operadores de tránsito y pasajeros.
- **Ingresos por publicidad:** esperamos una disminución de 0.3 millones de USD en ingresos por publicidad. Debido a que nuestro acuerdo de publicidad posterior a la COVID-19 ya no contenía una garantía anual de ingresos mínimos, la gestión del contrato se volvió más costosa en comparación con los ingresos que generó. El Distrito redireccionará su enfoque en sus esfuerzos de marketing y cambio de marca.
- **Ingresos por subsidios de tarifas:** a través de la financiación estatal, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) proporciona un programa de subsidios de tarifas para que los distritos escolares accedan a pases gratuitos para estudiantes de escuelas medias y secundarias, y ofrece pases con grandes descuentos para personas de bajos ingresos. Estos programas están presupuestados para aumentar en 0.2 millones de USD.

5.3.2 GASTOS DEL FONDO GENERAL

Con la crisis económica que generó la pandemia de COVID-19 y sus impactos asociados a corto y largo plazo en la cantidad de pasajeros, las prioridades del distrito en el año fiscal 2021 cambiaron de aumentar la cantidad de pasajeros a brindar un servicio de tránsito seguro para la comunidad. Nos enfocamos en nuestra capacidad de proporcionar viajes esenciales y, al mismo tiempo, equilibramos nuestros recursos financieros anuales reducidos con nuestros costos operativos anuales. Para lograr este equilibrio, tomamos medidas para reducir nuestros gastos operativos para el año fiscal 2021 al monitorear de cerca la cantidad de pasajeros, limitar las cargas de pasajeros y ajustar nuestro servicio para reducir la propagación del virus. Este equilibrio es fundamental porque los recursos de las leyes de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica por Coronavirus (CARES), Apropriaciones Suplementarias de Alivio y Respuesta al Coronavirus (CRRSA) y del Plan Estadounidense de Rescate (ARPA) son limitados. Las metas del Distrito aquí son a) utilizar estos dólares finitos estratégicamente para cubrir tanto los costos aumentados de operar nuestro servicio en condiciones de pandemia, y b) garantizar una inversión en infraestructura que nos permita continuar brindando un servicio seguro, equitativo y confiable en el futuro.

En el año fiscal 2019 antes de la pandemia, el costo de ruta fija por hora de ingresos fue de USD 163. Al adaptarse a la pandemia, este costo aumentó a USD 237 por hora de ingresos durante el verano de 2020. El presupuesto para el año fiscal 2022 refleja un costo por hora de ingresos de USD 222. Este aumento puede atribuirse al resultado de cambiar las tareas de algunos operadores de autobuses para desinfectar los vehículos en lugar de conducir. Además, existen ineficiencias de servicio como resultado del cumplimiento de los requisitos de la OSHA y los CDC en torno a la pandemia y otros costos para manejarla. Estos mayores costos cubren menos horas de ingresos, lo que hace necesario asignar fondos de las leyes CARES y CRRSA para cubrir la diferencia del costo de USD 59 por hora de ingresos.

5.4 SERVICIOS ESPECIALIZADOS

El Fondo de Servicios Especializados incluye los servicios de transporte de ruta no fija/no BRT (autobús de tránsito rápido) del Distrito. Estos servicios incluyen transporte coordinado de servicios humanos, transporte del condado rural, servicios de movilidad en demanda del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) y programas financiados específicamente por el Fondo de Mejoras de Transporte de Todo el Estado (consultar la página 104).

Transporte Coordinado de Servicios Humanos

El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) ofrece transporte crítico a múltiples programas de transporte para atender a las poblaciones más vulnerables de nuestra comunidad. Para crear acceso y conectar a nuestra comunidad de maneras significativas, este transporte es proporcionado en parte por los programas propiedad del Distrito de Tránsito de Lane (LTD), y en parte a través de la colaboración con programas basados en la comunidad y proveedores de servicios. El Centro de Contacto de RideSource coordina estos servicios desde un centro de una sola llamada que proporciona transporte a través de múltiples programas. Los programas incluyen el servicio de origen a destino RideSource del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) para personas que no pueden viajar en autobús, los servicios de Transporte de Salud Mental de White Bird Clinic y el transporte preescolar de Pearl Buck para niños de personas con discapacidades. Para obtener más información sobre estos diversos programas, consulte la Sección 11.5.

Programas de Transporte del Condado Rural

Estos programas conectan a las comunidades rurales entre sí y con el área metropolitana en general. Actualmente, esto incluye el Florence Rhody Express (en coordinación con la ciudad de Florencia y el ODOT (Departamento de Transporte de Oregon)) y el Oakridge Diamond Express (en coordinación con la ciudad de Oakridge y el ODOT). Estos servicios se financian principalmente a través de una variedad de subvenciones estatales.

Innovación en Movilidad

Los programas de Innovación de Movilidad del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) ofrecen servicios a pedido dentro de distintas áreas de servicio, y entre esas áreas y nuestro principal servicio de ruta fija. Esto incluye actualmente el servicio de Movilidad en Demanda de Cottage Grove Connector (en coordinación con la ciudad de Cottage Grove). Este servicio a pedido permite que las personas se conecten a ubicaciones dentro de Cottage Grove y al autobús del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) que conecta con Eugene/Springfield y más allá.

El presupuesto adoptado para el año fiscal 2022 para el Fondo de Servicios Especializados es de 11.7 millones de USD, un aumento de 1.8 millones de USD con respecto al presupuesto para el año fiscal 2021. Este aumento de 1.2 millones de USD del aumento de 1.8 millones de USD se debe a un aumento en los programas financiados por el Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF) (consulte la página 104). Los 0.6 millones de USD restantes son por aumentos en RideSource de ADA y en el transporte de salud mental.



5.5 MEDICAID

El Distrito proporciona transporte vital para las personas que son elegibles en virtud del Plan de Salud de Oregon/Medicaid para las citas médicas. Este transporte por razones médicas no urgente para residentes elegibles para Medicaid es proporcionado por el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) a través de contratos directamente con la Autoridad de Salud de Oregon y Organizaciones de Atención Coordinada (Coordinated Care Organizations, CCO) privadas del estado: Planes de salud Trillium Community Health y de PacificSource Health. Como resultado de los Estatutos Revisados de Oregon (Oregon Revised Statutes, ORS) actualizados, el Distrito no controla el uso de estos servicios ni los cambios en los requisitos de servicio. Ambos factores contribuyen a un aumento de 0.4 millones de USD en el presupuesto del Fondo Medicaid en el año fiscal 2022 con respecto al año fiscal 2021.

5.6 FONDO DE PROYECTOS DE CAPITAL

El Fondo de Proyectos de Capital financia las inversiones estratégicas del Distrito en la expansión del sistema, así como los proyectos para optimizar nuestra infraestructura existente, incluidos los proyectos de planificación, construcción, mantenimiento de instalaciones y reparación. El presupuesto Adoptado para el año fiscal 2022 para el Fondo de Proyectos de Capital es de 37.2 millones de USD en comparación con un presupuesto para el año fiscal 2021 de 30 millones de USD. Con la excepción del proyecto de transformación de Franklin Boulevard, todos los proyectos incluidos en el presupuesto del año fiscal 2022 han sido evaluados y aceptados como parte del Plan de Inversión en la Comunidad 2021-2030 que fue aprobado por la Junta del Distrito en noviembre de 2020. El fondo también incluye una transferencia de 12.4 millones de USD del fondo general que representa los requisitos de subvención complementaria.

5.7 FONDO POINT2POINT

Point2point coordina con los empleadores de nuestra región y con los socios regionales y estatales para fomentar el uso de alternativas a los viajes individuales. La mayor parte del presupuesto P2p está compuesto por fondos de subvenciones asignados por el Comité de Políticas Metropolitanas, el órgano rector de la Organización de Políticas Metropolitanas de la región y el ODOT. Varios socios regionales, incluidas las ciudades locales, los tres distritos escolares y el Distrito de Tránsito de Lane (LTD), proporcionan fondos locales para equiparar el dinero de la subvención en el Fondo P2p. Los programas principales ejecutados por Point2point incluyen:

- Programas de Opciones de Transporte del Empleador
 - Gestión de Red del Coordinador de Transporte del Empleador: establece contactos en las empresas locales para apoyar y promover el uso de modos alternativos de transporte
 - Gestión del Programa de Traslado de Emergencia al Hogar: proporciona viajes en taxi para aquellos que han utilizado modos alternativos de transporte para llegar al trabajo, trabajan para empleadores participantes y requieren transporte de emergencia
 - Ferias de Empleadores: ofrece ayuda en eventos y en empresas para promover alternativas
 - *Get There* Programa estatal de uso compartido de transporte
- Administración del programa Valley Vanpool: proporciona subsidios para grupos de personas que viajan largas distancias para llegar al trabajo en una furgoneta compartida

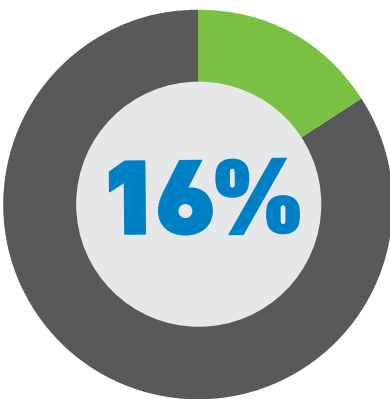


- Administración del programa de casilleros para bicicletas del Distrito de Tránsito de Lane (LTD): proporciona casilleros seguros para alquilar en estaciones del Distrito de Tránsito de Lane (LTD)
- Información y equipos de seguridad para bicicletas/peatones/viajeros: proporciona mapas, consejos de seguridad, luces, y otros recursos para quienes caminan o se trasladan en bicicleta y autobús
- Administración de Group Pass: proporciona pases de autobús y apoyo del empleador a las empresas para fomentar la salud, viajes diarios sostenibles
- Información y recursos sobre opciones de transporte: brinda información y aliento a aquellos que desean caminar, andar en bicicleta o trasladarse en autobús, compartir automóvil o furgoneta y trabajar desde su hogar

El presupuesto para el año fiscal 2022 indica que algunos de los programas P2p, como Rutas seguras a la escuela, han sido transferidos a otras agencias y reajustados para cumplir mejor con los objetivos del programa. El Distrito sirve como canal de transferencia de fondos para estos programas en transición. El presupuesto del Fondo P2p para el año fiscal 2022 es de 0.7 millones de USD, menos de 0.5 millones de USD con respecto al presupuesto para el año fiscal 2021.

5.8 CONDICIONES ECONÓMICAS

Después de años de expansión económica, el condado de Lane y la economía global entraron en una recesión económica desencadenada por la pandemia de COVID-19 en marzo de 2020. El desempleo en el condado de Lane alcanzó un máximo del 16% en abril de 2020, pero disminuyó al 5.9% en diciembre de 2020. El fin de la pandemia puede estar a la vista si la vacuna continúa siendo efectiva para reducir la cantidad de nuevos casos de coronavirus en Oregón y el condado de Lane, pero aún se desconoce el grado de daño económico permanente marcado por trabajadores desplazados, desempleo a largo plazo y cierre de negocios. También se desconoce el momento en que nuestros clientes se sentirán lo suficientemente seguros como para reanudar sus actividades anteriores a la COVID-19. Por lo tanto, la velocidad de la recuperación económica sigue dependiendo de la contención del virus, la confianza pública en el regreso a las actividades previas a la pandemia y el grado de estímulo federal. La recesión promedio ha durado alrededor de dos años, y la más larga, alrededor de cuatro años. Debido a una base económica sólida antes de la pandemia, se espera que la recesión actual inducida por esta sea más corta que la Gran Recesión de 2008 de 18 meses. Seis factores clave afectan el presupuesto del año fiscal 2022.



**PICO DE
DESEMPLEO DE
ABRIL DE 2020
EN EL CONDADO
DE LANE**

SE ESPERA QUE LA RECESIÓN ACTUAL INDUCIDA POR LA PANDEMIA SEA MÁS CORTA QUE LA GRAN RECESIÓN PORQUE EXISTÍA UNA BASE ECONÓMICA SÓLIDA ANTES DE LA PANDEMIA.

5.9 FACTORES QUE AFECTAN EL PRESUPUESTO

Factor clave 1:

Recesión Económica que afecta el crecimiento del impuesto sobre la nómina

Los impuestos sobre la nómina se mueven en proporción directa al empleo y los salarios. Una perspectiva de empleo débil significa que los ingresos por impuestos sobre la nómina están estancados o están disminuyendo. Históricamente, los impuestos de nómina han compuesto más del 75% al 80% de los ingresos anuales de nuestro Fondo General. En el año fiscal 2022, solo comprenden el 66%. Las reducciones en estos ingresos de esta recesión económica tienen un impacto material en la capacidad del Distrito de cumplir con sus requisitos operativos continuos sin ayuda del estado y federal adicional. El Distrito se ha comprometido a utilizar los recursos de manera efectiva mediante la administración de los costos para garantizar la sostenibilidad financiera del Distrito de la siguiente manera:

- mejorar las eficiencias del servicio;
- operar a un nivel de servicio acorde a nuestros recursos disponibles;
- considerar el costo total de propiedad a medida que reemplazamos nuestra flota antigua; y
- mejorar los procesos e invertir en tecnología para mantener bajos los costos de personal.

Factor Clave 2:

Aumentos contractuales de salarios y beneficios del Sindicato Unido de Tránsito (Amalgamated Transit Union, ATU).

Un acuerdo de un año del Sindicato Unido de Tránsito (Amalgamated Transit Union, ATU) fue ratificado en febrero de 2021, lo que generó un aumento de los salarios de un 2% el 1 de julio de 2021 y de un 1% el 1 de enero de 2022. Este contrato vence el 30 de junio de 2022.

Factor Clave 3:

Inversión para Reemplazar nuestra Flota Antigua

La reducción de la inversión federal en programas de reemplazo de autobuses en tránsito, de conformidad con la Ley de Avances para el Progreso en el Siglo XXI (MAP-21) de 2012 y la decisión del Distrito de utilizar fondos de capital para apoyar las operaciones durante la Gran Recesión de 2008 causaron el envejecimiento de la flota de autobuses. Al finalizar el año fiscal 2021, más del 40% de la flota del Distrito habrá cumplido o superado su vida útil. En el año fiscal 2022, el Distrito reemplazará varios de sus autobuses antiguos. Los vehículos comprados para nuestra ruta fija han sido seleccionados para cumplir con la Política de Acción Climática del Distrito y los Objetivos

de Adquisición de Flotas de convertirse en 100% libres de combustibles fósiles para 2035. El Distrito utilizará programas de subvenciones estatales y fórmulas federales para el reemplazo de su flota.

Factor Clave 4:

Proyectos Financiados por el Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF) y Recursos Asociados

La Ley de la Cámara de Representantes de Oregón 2017 estableció un impuesto sobre la nómina de los empleados del 0.1 % para crear un Fondo de Mejoras de Transporte de Todo el Estado para el transporte público en Oregón que beneficia a un alto porcentaje de estudiantes y hogares de bajos ingresos.

El noventa por ciento (90 %) de los fondos STIF son fondos de fórmula, que son fondos que se otorgan de manera no competitiva de acuerdo con una fórmula predeterminada. ODOT estima que el condado de Lane recibirá aproximadamente 18 millones de USD en Fondos de fórmula durante el año fiscal 2022 y el año fiscal 2023 (del 1 de julio de 2021 al 30 de junio de 2023). De esos fondos, se generarán 17.3 millones de USD dentro del Distrito y se generarán 1.2 millones de USD fuera del Distrito. El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) es responsable de administrar la asignación de estos Fondos de fórmulas a través de un Comité Asesor. Puede encontrar una lista completa de los proyectos presentados en el plan del año fiscal 2022-2023 en el sitio web del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) en www.ltd.org/file_viewer.php?id=4672

El nueve por ciento (9 %) de los Fondos de Transporte de Todo el Estado (STIF) son Fondos Discrecionales que se otorgan en función de un proceso de subvención competitivo. El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) ha presentado tres solicitudes para el año fiscal 2022-2023



(detalles disponibles en la sección 11.1). ODOT estima que aproximadamente 9.5 millones de USD tanto para el Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF) discrecional como para STN estarán disponibles en todo el estado durante el año fiscal 2022 y el año fiscal 2023.

El 1 % restante de los fondos STIF se asigna para costos administrativos.

Factor clave 5:

Ingresos de la ley CARES, CRRSA y ARPA

Las leyes CARES y CRRSA proporcionan asistencia federal para gastos y pérdida de ingresos relacionados con la COVID-19. Estos programas de subvenciones no requieren una subvención complementaria local. Para fines del año fiscal 2022, el Distrito habrá utilizado o programado el uso de todos los 25 millones de USD de CARES y 17.3 millones de USD de Apropriaciones Suplementarias de Alivio y Respuesta al Coronavirus (CRRSA), y aproximadamente 32 millones de USD de fondos de la Ley del Plan de Rescate Estadounidense. El Distrito utilizará estos fondos para reemplazar los ingresos perdidos, cubrir los gastos operativos por la COVID-19 y realizar inversiones de capital para mejorar la seguridad de nuestros pasajeros y la continuidad de nuestro servicio durante la pandemia actual y cualquier futura crisis comunitaria.

Factor Clave 6:

Cambios Operativos en Salud Pública Primero

El Distrito sigue siendo un líder al tomar medidas rápidas y proactivas para proteger a nuestros clientes, empleados y la comunidad al:

- limitar las cargas de pasajeros en todos los autobuses para permitir el distanciamiento físico y reducir la propagación de la COVID-19;
- exigir que todos los empleados y pasajeros usen mascarillas;
- suspender la recolección de tarifas para permitir el abordaje de la puerta trasera;
- enviar inicialmente a los operadores mayores de 65 años de edad a sus hogares con goce de sueldo y permitir la licencia con goce de sueldo relacionada con la pandemia;
- requerir que se tome la temperatura de todo el personal y los proveedores del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) que ingresen a este;
- volver a instruir a algunos conductores de autobuses para que limpien todos los puntos de contacto; e
- instalar paneles protectores para los conductores.

Si bien muchas de estas medidas se mantendrán vigentes durante todo el año fiscal 2022, estas políticas y estos procedimientos conllevan un mayor costo para el Distrito por necesidad.

**SIEMPRE
DEBEMOS
ESTABLECER
UN NIVEL
ALTO; DE LO
CONTRARIO, NO
PROGRESAMOS.**

— KYLIAN MBAPPÉ



5.10 CONCLUSIÓN

El presupuesto adoptado para el año fiscal 2022 se ha desarrollado para servir como base para la misión del Distrito de crear una comunidad más conectada, sustentable y equitativa con respeto, integridad, innovación, diversidad, cuidado y colaboración. Agradecemos a la Junta Directiva, al Comité de Presupuesto y al personal del Distrito por su compromiso continuo de servir al público, especialmente a nuestros empleados de primera línea que se han puesto en peligro al proporcionar servicios de tránsito esenciales a nuestra comunidad. El sólido liderazgo de la Junta del Distrito, los organismos asesores, los socios, los contribuyentes y los pasajeros han permitido que el Distrito actúe como pionero en la industria del tránsito y como una agencia pública de la cual nuestra comunidad puede estar orgullosa.

Atentamente,

Aurora Jackson
Gerenta General

Christina Shew
Oficial de Presupuesto



ORGANIGRAMA

En el Distrito de Tránsito de Lane, nuestros empleados confían en la colaboración, la mejora continua y el servicio público. En todos los aspectos de nuestro trabajo, nos esforzamos por proporcionar y mejorar los servicios para todas nuestras comunidades multifacéticas, de manera sensible y receptiva a las diferencias culturales, incluida la accesibilidad para personas con discapacidades. Valoramos la diversidad y nos esforzamos por expandir la representación en todos los niveles de la fuerza laboral.



Oficina ejecutiva

- Relaciones intergubernamentales
- Soporte de la Junta



Recursos Humanos y Gestión de Riesgos

- Recursos Humanos
- Gestión de Riesgos
- Capacitación y Desarrollo del Personal



Marketing y Comunicaciones

- Comunicaciones con los Clientes
- Comunicaciones Digitales
- Programas y Políticas de Tarifas



Administración financiera

- Planificación a Largo Plazo
- Administración de Subvenciones
- Gestión y Supervisión Financiera



Planificación y Desarrollo

- Planificación
- Planificación de Metro
- Planificación de Servicio



Tecnología de la información e Innovación estratégica

- Tecnología de la información
- Infraestructura de red
- Sistemas de transporte inteligentes
- Gestión de almacén de datos



Gestión de Instalaciones

- Mantenimiento de Activos Fijos
- Proyectos de Capital
- Servicios de Conserjería
- Gestión de Propiedades



Servicios de Negocios

- Adquisiciones
- Gestión de Materiales
- Cumplimiento
- Gestión de Proceso de Negocios



Operaciones de tránsito

- Servicio de Ruta Fija
- Capacitación de Tránsito
- Seguridad Pública



Gestión de la Flota

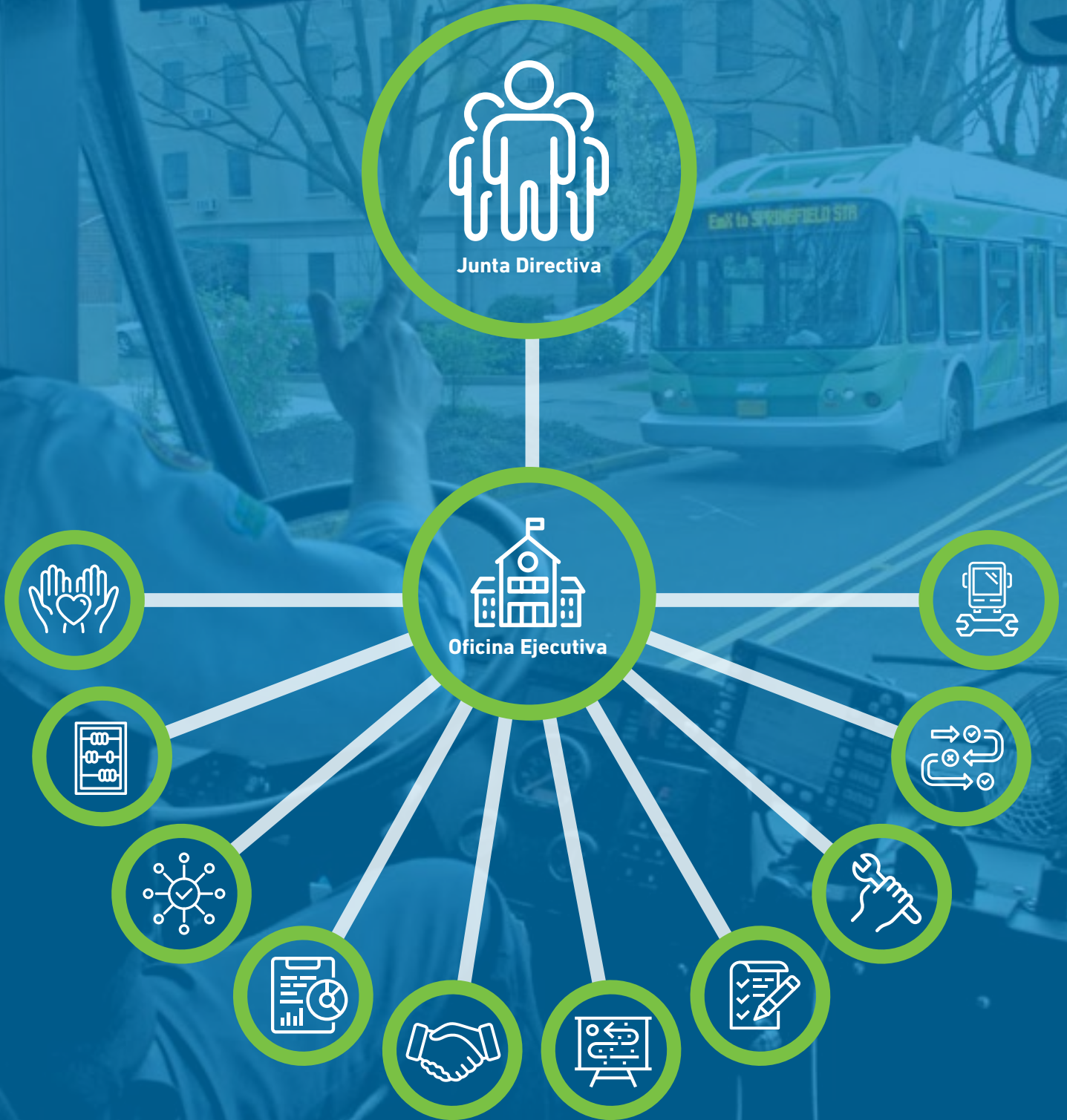
- Servicios de Flotas
- Sustentabilidad



Servicios Especializados y para clientes

- Servicios Accesibles
- Servicio al Cliente
- Marketing y Difusión





MIEMBROS DEL COMITÉ DE PRESUPUESTO



El Comité de Presupuesto del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) está compuesto por catorce (14) miembros: siete (7) miembros de la Junta y siete (7) miembros designados que viven dentro del área de servicio de LTD. Todos los miembros del Comité tienen la misma autoridad.

Cada miembro de la Junta puede designar a un (1) miembro del Comité siempre que el miembro resida dentro del área de servicio del Distrito de Tránsito de Lane (LTD), incluido el subdistrito de ese miembro de la Junta. Los miembros de la Junta se desempeñan en el Comité de Presupuesto durante los mandatos escalonados de tres años. Los miembros designados del Comité se desempeñan durante tres años, y el mandato del miembro comienza el 1 de julio del año respectivo. Los miembros del Comité nombrados pueden ser reasignados por períodos adicionales a discreción de la Junta Directiva del Distrito de Tránsito de Lane (LTD).

MIEMBROS DE LA JUNTA



STEVEN YETT

Vencimiento del plazo: 12/31/2021

Subdistrito 1

De East Springfield al área de McKenzie Bridge



MICHELLE WEBBER

Vencimiento del plazo: 31/12/2024

Subdistrito 2

Área de West Springfield



JOSHUA SKOV

Vencimiento del plazo: 12/31/2021

Subdistrito 5

Barrios del centro y del este de Eugene, universidad y centro, Whiteaker, Jefferson y West Side



DON NORDIN

Vencimiento del plazo: 31/12/2022

Subdistrito 3

SE Eugene, Creswell. Áreas de Cottage Grove y Lowell



CAITLIN VARGAS

Vencimiento del plazo: 12/31/2022

Subdistrito 6

Áreas del oeste de Eugene/HWY 99, River Road y Junction City



EMILY SECORD

Vencimiento del plazo: 31/12/2022

Subdistrito 4

Áreas de North Eugene (este de River Road) y Coburg



SUSAN COX

Vencimiento del plazo: 12/31/2024

Subdistrito 7

Áreas del sudoeste de Eugene, Veneta y Fern Ridge

MIEMBROS DESIGNADOS

01 KIM TOMPSON

Vencimiento del plazo: 31/12/2021

Miembro de la Junta de Nominación: Steven Yett

02 KATHRYN BRUEBAKER

Vencimiento del plazo: 31/12/2022

Miembro de la Junta de Nominación: Michelle Webber

03 JESS TUERK ROSHAK

Vencimiento del plazo: 31/12/2023

Miembro de la Junta de Nominación: Don Nordin

04 JODY CLINE

Vencimiento del plazo: 31/12/2023

Miembro de la Junta de Nominación: Emily Secord

05 GARY WILDISH

Vencimiento del plazo: 31/12/2021

Miembro de la Junta de Nominación: Joshua Skov

06 WILLIAM "BILL" WHALEN

Vencimiento del plazo: 31/12/2022

Miembro de la Junta de Nominación: Caitlin Vargas

07 BRANDON ROGERS

Vencimiento del plazo: 31/12/2023

Miembro de la Junta de Nominación: Susan Cox

NO INVITE A LA COVID-19:
SIGA LOS CUATRO
CONSEJOS



IMPACTO Y MITIGACIÓN DE LA COVID-19





La COVID-19 ha creado un impacto desafiante en nuestro mundo y nuestra comunidad. Con el estado de emergencia de Oregon emitido el 8 de marzo de 2020, el enfoque inmediato del Distrito de Tránsito de Lane ha sido continuar brindando un servicio crítico a la comunidad mientras establece políticas y procedimientos para proteger la salud y la seguridad de nuestros empleados y pasajeros.

Para el otoño de 2020, observamos que nuestros pasajeros del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) estaban experimentando fatiga y bajaron la guardia. Esto nos motivó a crear la campaña “No invite a la COVID-19: siga los cuatro consejos”:

1. Manténgase a seis pies de distancia
2. Use una mascarilla
3. Lávese las manos
4. Evite las reuniones grandes

La campaña se diseñó para captar la atención de nuestra comunidad de manera creativa, actualizando el mensaje con frecuencia para mantener a los conductores y a la comunidad comprometidos.



A medida que se desarrollaba el año y se disponía de más información sobre la pandemia, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) siguió comprometido a proporcionar transporte público con el lema de “primero la salud”. Hemos mantenido las necesidades de los trabajadores esenciales como prioridad al modificar los horarios para garantizar su transporte seguro hacia sus lugares de trabajo y desde estos, y las necesidades de aquellos miembros de la comunidad que deben hacer viajes esenciales a tiendas de comestibles, farmacias y centros médicos.

El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) sigue siendo proactivo para garantizar la seguridad de los empleados y pasajeros. Algunas de nuestras medidas incluyen las siguientes:

- Ajustar los cronogramas a las pautas y los requisitos actuales y los autobuses y operadores disponibles.
- Alentar viajes solo esenciales.
- Aplicar la exoneración de tarifas por un año.
- Salir por las puertas traseras para limitar el contacto.
- Suspender temporalmente servicios, como EmGo y el conector Cottage Grove.
- Higienizar nuestros vehículos durante todo el día, y aumentar la limpieza profunda por la noche.
- Requerir mascarillas en los vehículos, estaciones y edificios.
- Autorizar el trabajo desde el hogar para el personal que puede hacerlo; tomar la temperatura al personal que debe trabajar en el sitio.
- Instalar protectores para limitar la exposición de los operadores de autobuses y pasajeros.
- Restablecer el servicio de manera prudente de acuerdo con las normas locales, estatales y federales, en la medida en que las condiciones y la dotación de personal lo permitan.
- Pausar proyectos importantes hasta que podamos avanzar de una manera comprometida y colaborativa.

Durante este año de la pandemia, hemos experimentado un aumento de los costos operativos con una disminución de las fuentes de financiamiento. La Ley de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica por el Coronavirus (CARES), la Ley de Apropriaciones Suplementarias de Alivio y Respuesta al Coronavirus (CRRSA) y la Ley del Plan Estadounidense de Rescate (ARPA) proporcionan asistencia de emergencia y respuesta a la atención médica para personas, familias y empresas afectadas por la pandemia de COVID-19. El Distrito es elegible para recibir 75.5 millones de USD para continuar prestando servicios críticos.

Al igual que el resto de nuestra comunidad que se adapta a los desafíos de este entorno continuo de COVID-19, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) está realizando presupuestos cuidadosamente para cumplir con nuestras realidades económicas y, al mismo tiempo, mantener firmemente el compromiso de mantener seguros a los pasajeros y empleados. ¡Esperamos con ansias el día en que podamos dar la bienvenida a todos nuestros pasajeros nuevamente a bordo! Mientras tanto, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) seguirá siendo ágil y creativo al navegar por los impactos económicos más duraderos de la pandemia, mientras realiza inversiones perdurables para servir plenamente a nuestra creciente y diversa comunidad.



01. Todos los pasajeros del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) deben usar una mascarilla en el autobús. 02. Iniciativa Primero la salud del Distrito de Tránsito de Lane (LTD): se controla la temperatura de todos los empleados cuando se presentan a trabajar. 03. Un empleado del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) desinfecta un autobús antes de comenzar el recorrido diario. 04. La operadora Diana se prepara para salir el estacionamiento del autobús con una barrera instalada.

**LA GRANDEZA
DE UNA
COMUNIDAD
SE MIDE
CON MAYOR
PRECISIÓN POR
LAS ACCIONES
COMPASIVAS DE
SUS MIEMBROS.**

— CORETTA SCOTT KING

PLAN FINANCIERO DE LARGO ALCANCE



INGRESOS: FACTORES CLAVE Y SUPUESTOS DEL PLAN FINANCIERO DE LARGO ALCANCE (LRFP)

SUPUESTOS RESPECTO DE LAS TARIFAS DE PASAJEROS: AÑOS 1 A 3 (AÑOS FISCALES DE 2021 A 2023)

Antes de la pandemia de la COVID-19, los cambios en la política relacionados con los programas de tarifas financiados por el Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF) combinados con nuestra inversión en el sistema de tarifas TouchPass dieron como resultado menores ingresos por tarifas que en años anteriores. Para la protección de nuestros empleados y pasajeros durante la pandemia de COVID-19, el Distrito no cobró tarifas para partes del año fiscal 2020 y la mayor parte del año fiscal 2021. El cobro de tarifas se reanudó en la segunda mitad del año fiscal 2021. Esperamos que nuestros ingresos proyectados por tarifas se recuperen a aproximadamente el 95% de los niveles previos a la pandemia para el año fiscal 2023 a medida que continuamos volviendo a nuestro servicio completo.

SUPUESTOS RESPECTO DE LAS TARIFAS DE PASAJEROS: AÑOS 4 A 10 (AÑOS FISCALES DE 2024 A 2030)

Se pronostica que los ingresos por tarifas de pasajeros aumentarán de manera proporcional a los niveles de servicio recurrentes. No prevemos cambios importantes en nuestros programas de tarifas en curso para estudiantes y pasajeros de bajos ingresos.

RIESGOS:

- El tiempo proyectado de servicio completo renovado se retrasa por dos factores: 1) las consideraciones de nuestros posibles conductores de tránsito recurrentes sobre el uso de mascarillas y el distanciamiento social, y 2) las prácticas de trabajo y entretenimiento alternativas de no tránsito que establecieron durante la pandemia.

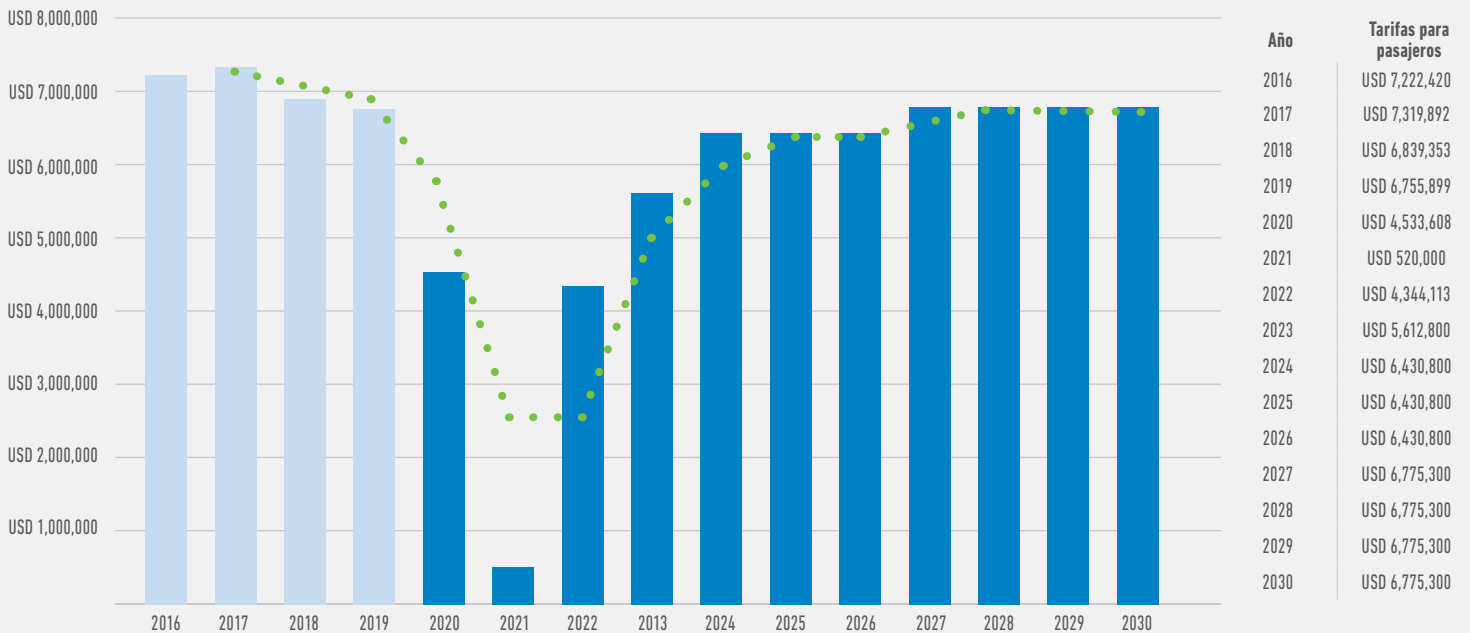
OPORTUNIDADES:

- El rediseño de nuestro servicio aumenta nuestra cantidad de pasajeros.
- Nuestras últimas opciones de transporte multimodal atraen a nuevos pasajeros al transporte público.



PROYECCIONES DE REFERENCIA: INGRESOS

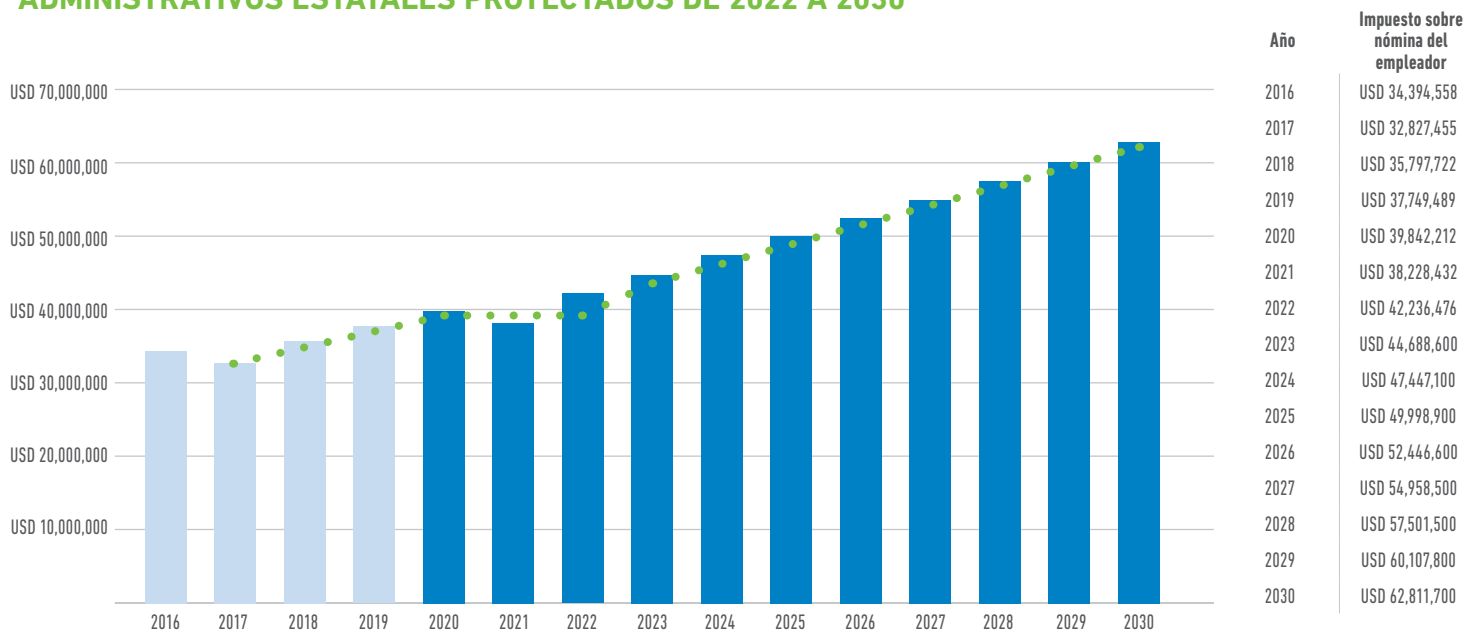
TARIFAS DE PASAJEROS PROYECTADAS DE 2022-2030



CRECIMIENTO ANUAL PROYECTADO DE 2023 A 2030: 6.14 %

PROYECCIONES DE REFERENCIA: INGRESOS

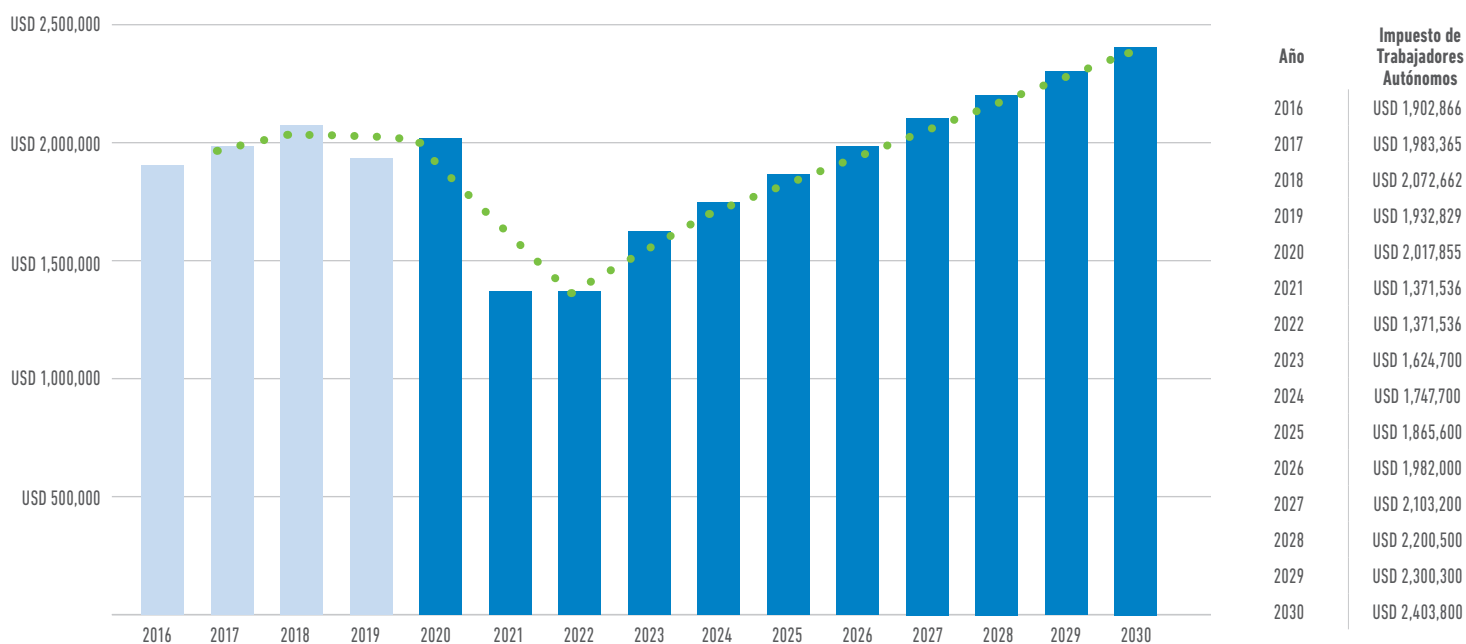
IMPUESTO DE NÓMINA DEL EMPLEADOR, NETO DE CARGOS ADMINISTRATIVOS ESTATALES PROYECTADOS DE 2022 A 2030



CRECIMIENTO ANUAL PROYECTADO DE 2023 A 2030: 4.71 %

PROYECCIONES DE REFERENCIA: INGRESOS

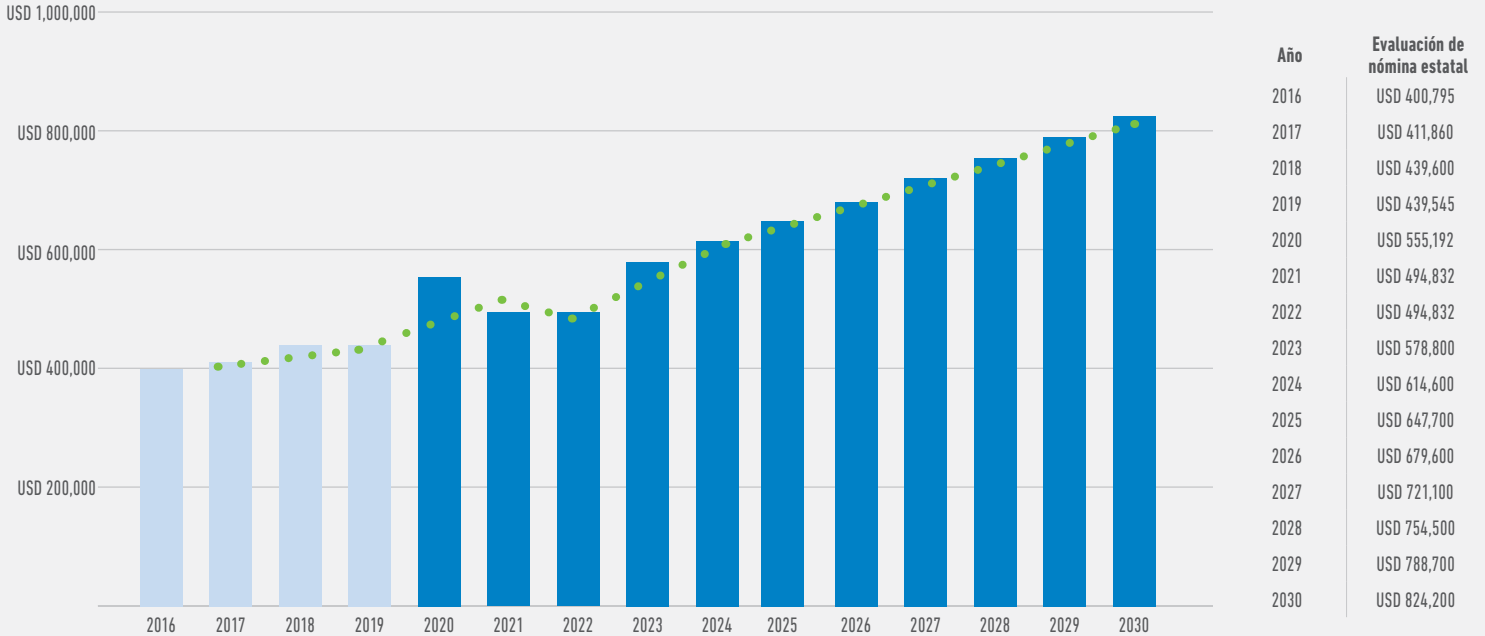
IMPUESTOS DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS, NETO DE CARGOS ADMINISTRATIVOS ESTATALES PROYECTADOS DE 2022-2030



CRECIMIENTO ANUAL PROYECTADO DE 2023 A 2030: 2.68 %

PROYECCIONES DE REFERENCIA: INGRESOS

**EVALUACIÓN DE NÓMINA DE EMPLEADOS DEL GOBIERNO
PROYECTADA PARA 2022 A 2030**



CRECIMIENTO ANUAL PROYECTADO DE 2023 A 2030: 4.24 %

**SUPUESTOS DE INGRESOS FISCALES:
AÑOS 1 A 3 (AÑOS FISCALES 2021-2023)**

Los impuestos sobre las nóminas, el trabajo por cuenta propia y las nóminas de los empleados públicos son las principales fuentes de ingresos operativos del Distrito. La velocidad de la recuperación económica de nuestra comunidad depende, en gran medida, del éxito de la vacuna contra las cepas actuales y mutadas del virus de la COVID-19. Los ingresos fiscales de los años fiscales 2021 y 2022 se proyectan de manera conservadora en un 5% por debajo de los niveles previos a la pandemia; sin embargo, la proyección para el año fiscal 2023 y los años fiscales posteriores muestra mejoras. Estas proyecciones están alineadas con los recibos de impuestos históricos del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) y las proyecciones de la Oficina Estatal de Proyección Económica de Oregon que utilizan estas dos variables: Salarios promedio de Oregon y empleo no agrícola total. El informe trimestral de la proyección del Estado, publicado a fines de febrero de 2021, indica que, a pesar de las grandes pérdidas de empleo en algunos sectores de la economía, se espera que las ganancias del empleo y los ingresos personales sean sólidos a corto plazo, a medida que el estado se recupere. Si los esfuerzos por cumplir con el plan de vacunación de Oregon continúan según lo planificado y la economía se expande en consecuencia, se espera que los ingresos fiscales del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) reflejen la sólida proyección de crecimiento del estado para el empleo y los salarios.

**SUPUESTOS DE INGRESOS FISCALES:
AÑOS 4 A 10 (AÑOS FISCALES 2024-2030)**

La proyección de largo alcance del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) para los ingresos fiscales para los años fiscales 2024-2030 sigue siendo sólida y continúa alineada con las proyecciones de la Oficina Estatal de Proyección Económica de Oregon.

RIESGOS:

- La economía se desacelera o disminuye una vez que cesa el estímulo federal.
- Los salarios y el empleo son más bajos que lo proyectado por la Oficina Estatal de Proyección Económica de Oregon.

OPORTUNIDADES:

- La recuperación económica es más rápida que lo previsto.
- Los ingresos del impuesto sobre la nómina crecen en alineación con la previsión de la Oficina de Economía del Estado de Oregon del 4% al 7% tanto en el año fiscal 2021 como en el año fiscal 2022.
- Los salarios y el empleo son más altos que lo proyectado por la Oficina Estatal de Proyección Económica de Oregon.



SUPUESTOS DE ASISTENCIA FEDERAL: AÑOS 1 A 3 (AÑOS FISCALES DE 2021 A 2023)

La asistencia federal para las operaciones se utiliza para reducir la diferencia entre gastos e ingresos. A corto plazo, los costos de operación son significativamente más altos que los niveles previos a la pandemia, debido a un aumento gradual de los costos asociados con los requisitos de cumplimiento de la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional (OSHA) y los Centros para el Control y Prevención de Enfermedades (CDC).

SUPUESTOS DE ASISTENCIA FEDERAL: AÑOS 4 A 10 (AÑOS FISCALES DE 2024 A 2030)

Se necesitará asistencia federal mínima para las operaciones a medida que la economía se recupere y los costos para operar se normalicen.

RIESGOS:

- Los costos operativos continúan aumentando gradualmente debido a la reducción proactiva del riesgo y la propagación de las pandemias actuales y futuras.

OPORTUNIDADES:

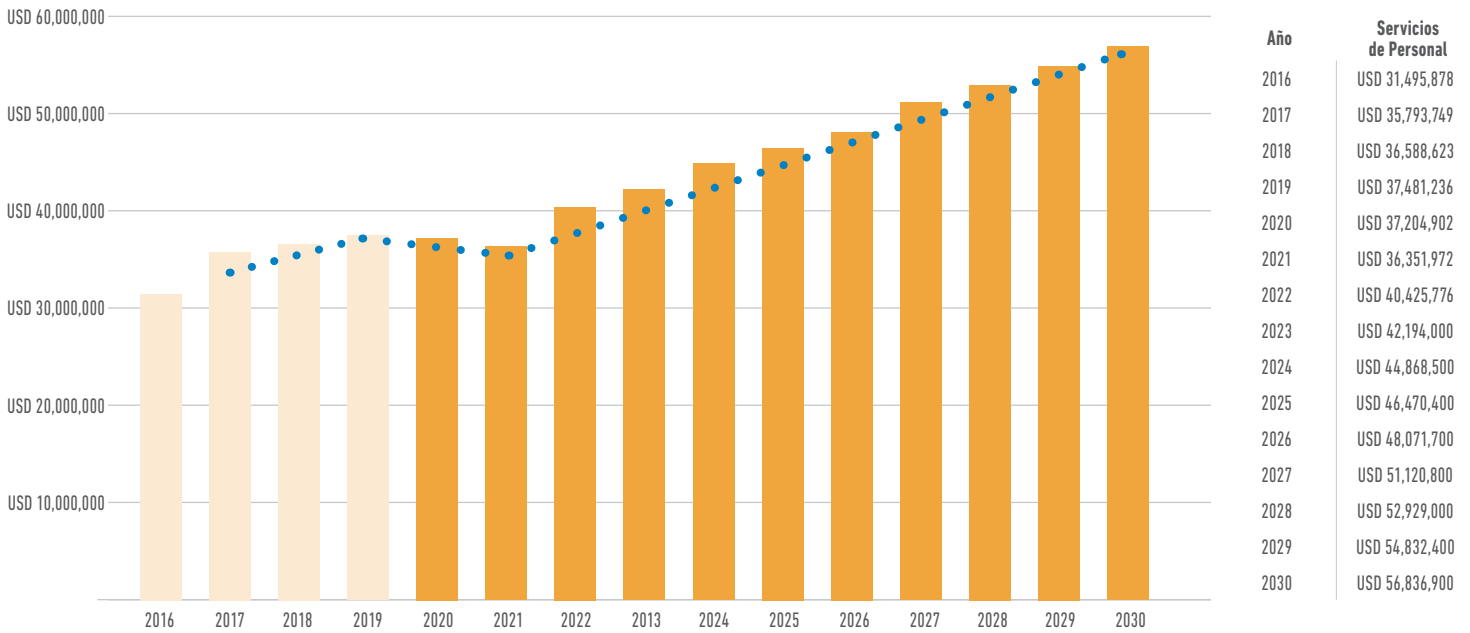
- Eficiencias en los costos logradas a través de cambios en la estructura del servicio como resultado de Análisis Integral de Operaciones (COA).

**EN LOS
NEGOCIOS,
LOS GRANDES
LOGROS NUNCA
SE DEBEN A
UNA SOLA
PERSONA, SINO
A UN EQUIPO.**

— STEVE JOBS

GASTOS: FACTORES CLAVE Y SUPUESTOS DEL PLAN FINANCIERO DE LARGO ALCANCE (LRFP)

PROYECCIONES DE REFERENCIA: GASTOS SERVICIOS DE PERSONAL PROYECTADOS DE 2020-2030



CRECIMIENTO ANUAL PROYECTADO DE 2021 A 2030: 4.38 %

SERVICIOS DE PERSONAL: AÑOS 1 A 3 (AÑOS FISCALES DE 2021 A 2023)

Se espera que los gastos reducidos en los servicios de personal que fueron consecuencia de las reducciones de servicios relacionadas con la COVID-19 en el año fiscal 2020 y el año fiscal 2021 se reemplacen con mayores gastos para el personal a medida que el Distrito recupera y restaura el servicio. Además del aumento del personal, el aumento más significativo del costo del personal es para los beneficios médicos que se prevé que aumenten anualmente en un 7%.

SERVICIOS DE PERSONAL, AÑOS 4-10 (AÑOS FISCALES 2024-2030)

Los costos de personal que incluyen beneficios médicos continuarán aumentando un 7% por año a medida que nuestro servicio de tránsito se expanda.

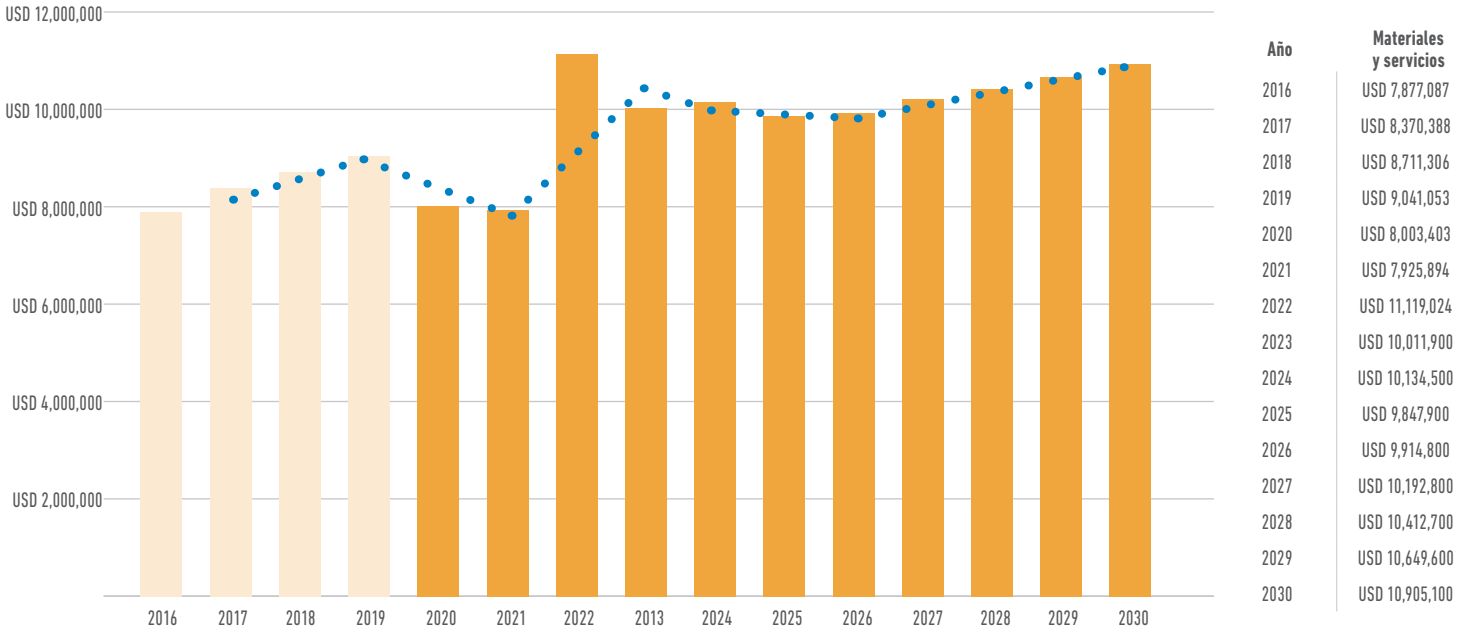
RIESGOS:

- Las escalas salariales competitivas y los salarios y beneficios contractuales negociados son más altos que el modelo proyectado.

OPORTUNIDADES:

- La productividad aumenta al ofrecer un servicio de tránsito a la comunidad que resulta en costos de personal más bajos.
- La recuperación de la cantidad de pasajeros es más lenta que lo proyectado y el ritmo más lento del aumento del servicio se ajusta a la demanda en tiempo real.
- Los costos médicos aumentan a un ritmo más lento que el pronosticado o los cambios de estructura en la financiación médica federal reducen los costos.
- Las estructuras de diseño de redes de tránsito nos permiten aumentar nuestros niveles de servicio con menos conductores.

PROYECCIONES DE REFERENCIA: GASTOS
MATERIALES Y SERVICIOS PROYECTADOS DE 2020-2030



CRECIMIENTO ANUAL PROYECTADO DE 2021 A 2030: 3.81 %

MATERIALES Y SERVICIOS:
AÑOS 1 A 3 (AÑOS FISCALES DE 2021 A 2023)

El período de transición reflejado en el presupuesto del año fiscal 2022 incluye una serie de aumentos de gastos a corto plazo. Estos son los siguientes:

- Costos profesionales y otros costos de servicios contratados para cubrir las brechas de puestos críticos, y
- mayores costos de equipos y limpieza necesarios para brindar un tránsito seguro y limpio en un entorno de la pandemia.

El aumento y los costos continuos para servir mejor a nuestra comunidad se reflejan en estas áreas:

- Costos de mantenimiento de las instalaciones para nuestra nueva Estación Santa Clara (inaugurada en febrero de 2021),
- mayores costos de combustible y mantenimiento de vehículos que reflejan servicios de tránsito ampliados, y
- costos de soporte de hardware y software de computadoras necesarios para las crecientes responsabilidades que nuestros sistemas tecnológicos deben cumplir para prestar nuestros servicios de manera eficiente y eficaz.



MATERIALES Y SERVICIOS: AÑOS 4 A 10 (AÑOS FISCALES DE 2024 A 2030)

Se espera que la proyección de costos para la última parte del año fiscal 2026 disminuya a medida que el costo de operar en un entorno posterior a la pandemia se normalice. Se espera que se cubran las brechas de puestos críticos, y los beneficios del reemplazo de nuestra flota darán como resultado una reducción en los costos de mantenimiento de piezas y vehículos. Sin embargo, se espera que los gastos relacionados con el mantenimiento de la nueva flota de vehículos eléctricos aumenten hacia el final del período de proyección a medida que se realicen el mantenimiento o el reemplazo de las baterías eléctricas.

RIESGOS:

- La tecnología de autobús eléctrico es relativamente nueva, con un costo total de propiedad actualmente desconocido.
- La inflación económica aumenta el costo de los materiales y servicios.

OPORTUNIDADES:

- Las tecnologías posteriores a la pandemia y las nuevas formas de trabajar reducen los costos.
- Las eficiencias del proceso y los informes mejorados identifican oportunidades para reducir costos (p. ej., costos de retención de inventario, existencias muertas, descuentos de proveedores, etc.).
- Las inversiones en el buen estado de la comunidad agregan valor a esta y, al mismo tiempo, reducen los costos continuos relacionados con el servicio.
- La eficiencia de la red de transporte reduce los costos de combustible y de otras escalas.

TRANSFERENCIAS AL FONDO DE PROYECTOS DE CAPITAL: AÑOS 1 A 3 (AÑOS FISCALES DE 2021 A 2023)

Las transferencias al Fondo de Proyectos de Capital se alinean con los requisitos de contribución paralela del Plan de Inversión en la Comunidad a 10 años.

TRANSFERENCIAS AL FONDO DE PROYECTOS DE CAPITAL: AÑOS 4 A 10 (AÑOS FISCALES DE 2024 A 2030)

Las transferencias al fondo de proyectos de capital se alinean con los requisitos de subvención complementaria del Plan de Inversión en la Comunidad a 10 años.

RIESGOS Y OPORTUNIDADES:

El Plan de Inversión en la Comunidad es un plan renovable de 10 años que se actualiza cada año con riesgos y oportunidades considerados, que incluyen los siguientes:

- Fuentes de financiamiento que se divergen del plan,
- tiempo del proyecto que varía del plan y
- nuevas oportunidades o asociaciones que amplían el plan.



RECURSOS	Estimación para el año fiscal 2020-2021	Adoptado para el año fiscal 2021-2022	Proyección para el año fiscal 2022-2023	Proyección para el año fiscal 2023-2024	Proyección para el año fiscal 2024-2025	Proyección para el año fiscal 2025-2026	Proyección para el año fiscal 2026-2027	Proyección para el año fiscal 2027-2028	Proyección para el año fiscal 2028-2029	Proyección para el año fiscal 2029-2030
INGRESOS OPERATIVOS										
Pases y tarifas en efectivo	USD 520,000	USD 2,420,000	USD 3,598,100	USD 4,234,900	USD 4,234,900	USD 4,234,900	USD 4,579,400	USD 4,579,400	USD 4,579,400	USD 4,579,400
Pases grupales	USD 0	USD 1,924,113	USD 2,014,700	USD 2,195,900	USD 2,195,900	USD 2,195,900	USD 2,195,900	USD 2,195,900	USD 2,195,900	USD 2,195,900
Publicidad	USD 172,942	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0
Servicios Especializados	USD 40	USD 319,489	USD 319,500	USD 319,500	USD 319,500	USD 319,500	USD 319,500	USD 319,500	USD 319,500	USD 319,500
	USD 692,982	USD 4,663,602	USD 5,932,300	USD 6,750,300	USD 6,750,300	USD 6,750,300	USD 7,094,800	USD 7,094,800	USD 7,094,800	USD 7,094,800
INGRESOS NO OPERATIVOS										
Impuestos sobre la nómina	USD 38,228,432	USD 38,228,432	USD 44,688,600	USD 47,447,100	USD 49,998,900	USD 52,446,600	USD 54,958,500	USD 57,501,500	USD 60,107,800	USD 62,811,700
Impuestos de Trabajadores Autónomos	USD 1,371,536	USD 1,371,536	USD 1,624,700	USD 1,747,700	USD 1,865,600	USD 1,982,000	USD 2,103,200	USD 2,200,500	USD 2,300,300	USD 2,403,800
Estado "en vez de"	USD 494,832	USD 494,832	USD 578,800	USD 614,600	USD 647,700	USD 679,600	USD 721,100	USD 754,500	USD 788,700	USD 824,200
Asistencia federal	USD 0	USD 20,030,000	USD 4,200,000	USD 2,200,000	USD 2,200,000	USD 35,000	USD 35,000	USD 35,000	USD 35,000	USD 35,000
Ayuda del Estado	USD 0	USD 1,700,000	USD 1,700,000	USD 1,793,000	USD 1,841,400	USD 1,886,600	USD 1,944,300	USD 1,989,300	USD 2,034,400	USD 2,080,100
Varios	USD 159,400	USD 290,190	USD 339,300	USD 360,300	USD 379,700	USD 398,400	USD 422,700	USD 442,300	USD 462,400	USD 483,200
Interés	USD 175,000	USD 274,700	USD 274,700	USD 274,700	USD 274,700	USD 274,700	USD 274,700	USD 274,700	USD 274,700	USD 274,700
	USD 40,429,200	USD 62,389,690	USD 53,406,100	USD 54,437,400	USD 57,208,000	USD 57,702,900	USD 60,459,500	USD 63,197,800	USD 66,003,300	USD 68,912,700
INGRESOS TOTALES	USD 41,122,182	USD 67,053,292	USD 59,338,400	USD 61,187,700	USD 63,958,300	USD 64,453,200	USD 67,554,300	USD 70,292,600	USD 73,098,100	USD 76,007,500
REQUISITOS	Estimación para el año fiscal 2020-2021	Adoptado para el año fiscal 2021-2022	Proyección para el año fiscal 2022-2023	Proyección para el año fiscal 2023-2024	Proyección para el año fiscal 2024-2025	Proyección para el año fiscal 2025-2026	Proyección para el año fiscal 2026-2027	Proyección para el año fiscal 2027-2028	Proyección para el año fiscal 2028-2029	Proyección para el año fiscal 2029-2030
REQUISITOS OPERATIVOS										
Servicios de Personal	USD 36,351,972	USD 40,425,776	USD 42,194,000	USD 44,868,500	USD 46,470,400	USD 48,071,700	USD 51,120,800	USD 52,929,000	USD 54,832,400	USD 56,836,900
Materiales y servicios	USD 7,925,894	USD 11,119,024	USD 10,011,900	USD 10,134,500	USD 9,847,900	USD 9,914,800	USD 10,192,800	USD 10,412,700	USD 10,649,600	USD 10,905,100
Servicios de Riesgos y Seguros	USD 605,900	USD 676,291	USD 495,400	USD 523,200	USD 523,200	USD 523,200	USD 551,200	USD 551,200	USD 551,200	USD 551,200
	USD 44,883,766	USD 52,221,091	USD 52,701,300	USD 55,526,200	USD 56,841,500	USD 58,509,700	USD 61,864,800	USD 63,892,900	USD 66,033,200	USD 68,293,200
TRANSFERENCIAS										
Transferencia al Fondo de Servicios Especializados	USD 2,942,083	USD 3,736,631	USD 2,998,000	USD 2,998,000	USD 2,998,000	USD 2,998,000	USD 2,998,000	USD 2,998,000	USD 2,998,000	USD 2,998,000
Transferencia al Fondo Medicaid	USD 345,150	USD 400,200	USD 400,200	USD 400,200	USD 400,200	USD 400,200	USD 400,200	USD 400,200	USD 400,200	USD 400,200
Transferencia al Fondo Point2point	USD 143,936	USD 218,124	USD 213,100	USD 213,100	USD 213,100	USD 213,100	USD 213,100	USD 213,100	USD 213,100	USD 213,100
Transferencia al Fondo de Proyectos de Capital	USD 6,177,503	USD 12,420,116	USD 2,936,000	USD 1,773,000	USD 2,515,100	USD 2,829,800	USD 1,917,800	USD 3,445,500	USD 3,262,300	USD 3,875,100
	USD 9,608,672	USD 16,775,071	USD 6,547,300	USD 5,384,300	USD 6,126,400	USD 6,441,100	USD 5,529,100	USD 7,056,800	USD 6,873,600	USD 7,486,400
REQUISITOS TOTALES	USD 54,492,438	USD 68,996,162	USD 59,248,600	USD 60,910,500	USD 62,967,900	USD 64,950,800	USD 67,393,900	USD 70,949,700	USD 72,906,800	USD 75,779,600



PLAN DE INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD ENMENDADO





ÍNDICE

40

SECCIÓN 1: CONTEXTO PARA LAS INVERSIONES COMUNITARIAS DEL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD)

- 40 Marco de inversión en la comunidad
- 43 Prioridades de inversión en la comunidad
- 43 Proceso de desarrollo y revisión del Plan de Inversión en la Comunidad (CIP)
- 44 Cronograma de desarrollo y revisión del Plan de Inversión en la Comunidad (CIP)
- 45 Consideraciones de financiamiento del proyecto
- 47 Clasificación del proyecto

48

SECCIÓN 2: DESCRIPCIONES DEL PROYECTO DEL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD)

- 50 Cronograma Maestro de Mejoras
- 52 Cronograma Maestro de Buen Estado
- 53 Descripciones del Proyecto de Mejoras
- 64 Descripciones del Proyecto de Buen Estado

68

SECCIÓN 3: LISTADO PRINCIPAL DE PROYECTOS EN FORMATO DE TABLA

- 70 Proyectos de mejora
- 72 Proyectos de Buen Estado

74

SECCIÓN 4: FINANCIACIÓN DEL PROYECTO EN FORMATO DE TABLA

- 76 Proyectos de mejora
- 78 Proyectos de Buen Estado

SECCIÓN 1

CONTEXTO PARA LAS INVERSIONES COMUNITARIAS DEL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD)



MARCO DE INVERSIONES COMUNITARIAS

Una comunidad está en su mejor momento cuando el transporte público es fácilmente accesible para llevarnos a los lugares y servicios que necesitamos todos los días; para conectarnos con nuestros trabajos, escuelas, citas médicas, tiendas, familiares y amigos; y mucho más, incluso un viaje sin estrés a un juego de UO. Nuestro transporte público hace una contribución significativa para establecer nuestra identidad comunitaria, apoyar el crecimiento comercial dinámico y las conexiones vibrantes con la comunidad, mejorar la salud física y guiar el desarrollo sustentable de vecindarios y regiones. El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) está en movimiento y se une a nuestros socios regionales para servir a nuestra comunidad y sus aspiraciones.





CADA AÑO, MILLONES DE PASAJEROS DEPENDEN DEL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD) PARA VIAJAR A LOS LUGARES DE NUESTRA COMUNIDAD QUE SON IMPORTANTES PARA TODOS NOSOTROS: LUGARES DE TRABAJO Y APRENDIZAJE, LUGARES PARA HACER COMPRAS Y SOCIALIZAR.

La inversión comunitaria permite que el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) cumpla con nuestra misión en todo lo que hacemos para crear una comunidad más conectada, sustentable y equitativa a través del respeto, de la integridad, de la innovación, de la diversidad, del cuidado y de la colaboración. Nuestras prioridades son servir a nuestros pasajeros y residentes con respeto, invitar a la colaboración y escuchar a nuestros clientes, empleados y socios comerciales. Logramos todo esto al brindar servicios de transporte público confiables; proporcionar vehículos, servicios e instalaciones seguros y accesibles; ofrecer servicios adicionales que reduzcan la dependencia del automóvil; practicar una gestión fiscal y de sostenibilidad sólida; y proporcionar liderazgo para las necesidades de transporte de nuestra comunidad.

Eugene, Springfield y las comunidades circundantes continúan creciendo y las demandas de transporte regional continúan diversificándose. El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) debe participar eficazmente en los objetivos de desarrollo económico, equidad social y administración

ambiental de nuestra comunidad en general. Coordinar y colaborar con nuestros socios nos permite aprovechar mejor las inversiones significativas que hacemos en nuestros servicios, instalaciones y sistemas, que respaldarán y sustentarán estas demandas crecientes y cruciales. Al integrar los planes del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) para el crecimiento y el desarrollo con los objetivos de las comunidades a las que servimos, podemos contribuir de manera más efectiva a la prosperidad de la creciente población de nuestra región.

El Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) es un marco de 10 años que proporciona instrucción y orientación para las inversiones del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) y prioriza nuestra asignación de recursos para lograr los objetivos de transporte y habitabilidad a largo plazo del Distrito.

El Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) se revisa cada año con el aporte de nuestros pasajeros, socios comunitarios y el público en general.

**SOMOS LO
QUE HACEMOS
REPETIDAMENTE.
LA EXCELENCIA,
ENTONCES,
NO ES UN ACTO,
SINO UN HÁBITO.**

— ARISTÓTELES

PRIORIDADES DE INVERSIÓN COMUNITARIA

El Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) tiene dos objetivos fundamentales:

1. Hacer un uso eficiente de los recursos financieros del Distrito de Tránsito de Lane (LTD).
2. Implementar prioridades regionales que anticipen la necesidad de transporte público en el futuro.

El Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) apoya los esfuerzos de colaboración de los planes de transporte locales y regionales.

Los proyectos de Distrito de Tránsito de Lane (LTD) varían en tamaño, costo y beneficio comunitario. Preservan los activos de capital existentes y ayudan al Distrito de Tránsito de Lane (LTD) a hacer que la prestación de sus servicios sea más eficiente, segura y atractiva. Estos proyectos mantienen nuestra infraestructura mientras brindan oportunidades para invertir en proyectos nuevos e innovadores que nos posicionarán mejor para responder a las necesidades cambiantes de nuestros pasajeros y de la comunidad.

El Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) de los años fiscales 2021 a 2030 suma un total aproximado de 257 millones de USD en proyectos de los cuales 57 millones de USD representan proyectos futuros para los cuales aún no se ha asignado financiamiento.

EL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD) SE COMPROMETE FUNDAMENTALMENTE A BUSCAR MEJORES MANERAS DE SERVIR A NUESTRA COMUNIDAD. EN COLABORACIÓN CON GOBIERNOS LOCALES, PASAJEROS Y SOCIOS COMERCIALES, PLANIFICAMOS UN FUTURO SEGURO Y FINANCIERAMENTE SUSTENTABLE QUE REFLEJE LOS VALORES DEL DISTRITO Y SIRVA A NUESTROS PASAJEROS.

CATEGORÍA DE PROYECTO	FINANCIACIÓN DE NIVEL 1	FINANCIACIÓN DE NIVEL 2	FINANCIACIÓN DE NIVEL 3	COSTO TOTAL
	FINANCIACIÓN GARANTIZADA/ASEGURABLE	FINANCIACIÓN IDENTIFICADA EN EL PROCESO DE SOLICITUD	FUENTE DE FINANCIACIÓN NO IDENTIFICADA	
Buen Estado	18,486,458	120,435,029	1,500,000	140,421,487
Mejoras	21,635,961	39,432,856	55,000,000	116,068,817
Totales	40,122,419	159,867,885	56,500,000	256,490,304



PROCESO DE DESARROLLO Y REVISIÓN DEL PLAN DE INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (CIP)

Cada año se revisa y adopta el Plan de Inversión en la Comunidad (CIP). Un borrador del Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) se envía al público durante un período mínimo de comentarios de 30 días durante el cual el público puede enviar por escrito cualquier comentario o pregunta sobre el plan y testificar en una audiencia pública programada. Una vez finalizado el período de comentarios públicos, todos los comentarios y preguntas con respuestas del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) se envían a la Junta Directiva de este que considera todos los comentarios públicos antes de la adopción del Plan.



CRONOGRAMA DE DESARROLLO Y REVISIÓN

JUL AGO SEP OCT NOV DIC ENE FEB MAR ABR MAY JUN

EL PERSONAL REALIZA UN SEGUIMIENTO DEL PROGRESO DE LOS PROYECTOS Y LA FINANCIACIÓN DURANTE TODO EL AÑO FISCAL

COMIENZA EL AÑO FISCAL

EL PERSONAL DESARROLLA EL PLAN DE INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (CIP) PRELIMINAR

SE PUBLICA EL PLAN DE INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (CIP) PRELIMINAR PARA REVISIÓN PÚBLICA

AUDIENCIA PÚBLICA SOBRE EL PLAN DE INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (CIP); COMENTARIOS PÚBLICOS/RESPUESTAS DEL PERSONAL PUBLICADOS

EL COMITÉ DE PRESUPUESTO REvisa EL PLAN DE INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD PRELIMINAR

EL PERSONAL DESARROLLA EL PRESUPUESTO. COMIENZA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (CIP) PRELIMINAR CON EL PRESUPUESTO

EL COMITÉ DE PRESUPUESTO SE PRESENTA CON UN PRESUPUESTO SUGERIDO PRELIMINAR Y APRUEBA UN PRESUPUESTO CON UN PLAN DE INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (CIP) ENMENDADO

LA JUNTA DIRECTIVA ADOPTA UN PRESUPUESTO Y MODIFICA EL PLAN DE INVERSIÓN EN LA COMUNIDAD (CIP)





CONSIDERACIONES DE FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

Hay dos tipos de proyectos en el Plan de Inversión en la Comunidad (CIP):

1. **Buen Estado:** estos proyectos mantienen los activos del Distrito en buen estado de funcionamiento para brindar un excelente servicio a la comunidad, como reemplazo de vehículos, mantenimiento y actualizaciones de tecnología e instalaciones, además de otros proyectos destinados a mantener alta la calidad de nuestro servicio actual.
2. **Mejora:** estos proyectos amplían nuestra inversión en nuestra comunidad y pueden incluir proyectos de redes de tránsito frecuentes, administración de tarifas e importantes actualizaciones de tecnología e instalaciones. Al proporcionar más servicios y ventajas a nuestros usuarios, los proyectos de mejora del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) benefician aún a más nuestra comunidad y fortalecen su sostenibilidad.

El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) utiliza los siguientes siete criterios al determinar si los proyectos satisfacen las necesidades comunitarias y organizativas.

01 CONSECUENCIAS DE APLAZAMIENTO DEL PROYECTO

¿En qué medida el aplazamiento de un proyecto creará condiciones inseguras o causará una interrupción perceptible al nivel de servicio o beneficios para el usuario, o hará que el distrito no cumpla con los mandatos legales, de cumplimiento o reglamentarios?

02 VIABILIDAD DE LA IMPLEMENTACIÓN

¿Cuál es la probabilidad de que el proyecto se complete dentro del presupuesto y cronograma solicitados?

03 IMPACTO DEL PRESUPUESTO OPERATIVO

¿Qué impacto tendrá el proyecto en el presupuesto operativo del Distrito? ¿Los costos continuos serán sustentables dadas las fuentes de ingresos entrantes proyectadas?

04 CANTIDAD DE PASAJEROS/CALIDAD DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS

¿Qué impacto tendrá este proyecto en la cantidad de pasajeros, la calidad de la prestación de servicios y los beneficios para la comunidad?

05 CONTRIBUCIÓN ECONÓMICA

¿Cómo aumentará un proyecto los ingresos del Distrito, creará empleos o mejorará la economía local?

06 ADMINISTRACIÓN AMBIENTAL

¿Cómo preservará un proyecto el medioambiente natural: preservará los recursos naturales, reducirá la contaminación o contribuirá de otro modo a una comunidad sustentable?

07 OTROS BENEFICIOS

¿Qué beneficios (más allá de la cantidad de pasajeros/calidad de prestación de servicios) tiene el proyecto para la comunidad (p. ej., conocimiento de datos, mejor transparencia)?



Después del proceso de revisión por el personal, los proyectos se organizan en tres niveles según su estado de financiación.

Nivel 1: Se ha garantizado la financiación completa.

Nivel 2: La financiación está en el proceso de solicitud o se ha identificado la fuente de financiación.

Nivel 3: Aún no se ha identificado la fuente de financiación.

La decisión final del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) de comprometer fondos ocurre a través del proceso de presupuesto anual. Aunque el Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) es el punto de partida para el presupuesto anual, los proyectos presupuestados cada año varían de los propuestos en el Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) como resultado de la financiación disponible y las necesidades de financiación de los proyectos existentes que ya están en curso. Los proyectos propuestos en el Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) reflejan el costo de cada proyecto planificado. El presupuesto asignado para el estado actual de cualquier proyecto puede ajustarse entre el momento en que se adopta el Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) y la implementación real del proyecto.

CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO

Todos los proyectos en el Plan de Inversión en la Comunidad (CIP) se agrupan en una de las siguientes cinco clasificaciones principales:

Red de tránsito frecuente (FTN): Se enfoca en aumentar la seguridad general del tránsito público en nuestra región y desarrolla formas de reducir los tiempos de viaje y mejorar la experiencia de los pasajeros.

Flota: Se relaciona con la adición, el reemplazo y la revisión de los autobuses y los vehículos y equipos de soporte sin ingresos.

Instalaciones: Financia el diseño, la compra, la instalación, la construcción o la mejora/recuperación de las instalaciones de servicio, mantenimiento y administración.

Infraestructura Tecnológica y Sistemas de Soporte: Proporciona las actualizaciones necesarias al hardware y software de TI (tecnología de la información) que utiliza el personal administrativo y de operaciones para garantizar operaciones de tránsito sin problemas: redes, comunicaciones, servidores, fuentes de alimentación, estaciones de trabajo, tabletas y software de agencia.

Seguridad y Protección: Estos proyectos incluyen la adquisición, la implementación y la mejora de los programas de seguridad y protección que respaldan la prestación de servicios de transporte.

TODOS LOS PROYECTOS SE ORGANIZAN EN TRES NIVELES DE FINANCIACIÓN Y SE CLASIFICAN EN CINCO CLASIFICACIONES, SEGÚN LA FINANCIACIÓN DISPONIBLE Y LAS NECESIDADES DE LOS PROYECTOS QUE YA ESTÁN EN CURSO.





SECCIÓN 2

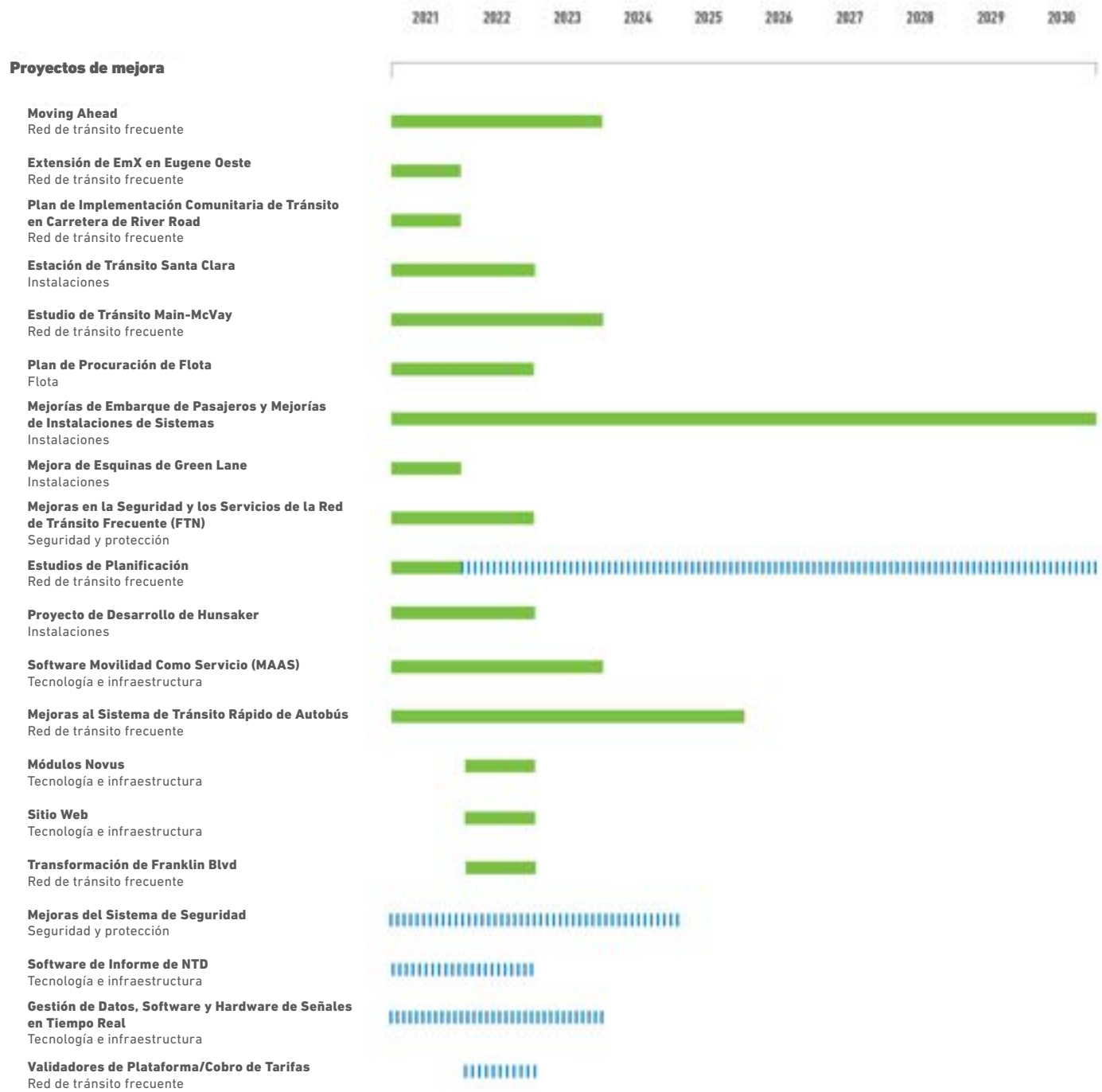
DESCRIPCIONES DE PROYECTOS DEL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD)

Desde la implementación de una nueva tecnología hasta la construcción de una nueva Estación de Tránsito, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) satisface las necesidades de nuestra comunidad buscando mejoras que sirvan mejor a nuestros pasajeros, vecindarios, empresas, escuelas y destinos médicos.

Los proyectos actuales de las cinco clasificaciones están representados en los tres niveles descritos en la Sección 1. Por ejemplo, los proyectos que incluyen nuevos autobuses y mantenimiento de la flota, nuevas construcciones y mejoras de instalaciones, actualizaciones de software y otra infraestructura son necesarios cada año para mantener y mejorar el servicio del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) para que los operadores de autobuses recojan y entreguen de manera segura a los pasajeros a los lugares esenciales a los que necesitan ir.



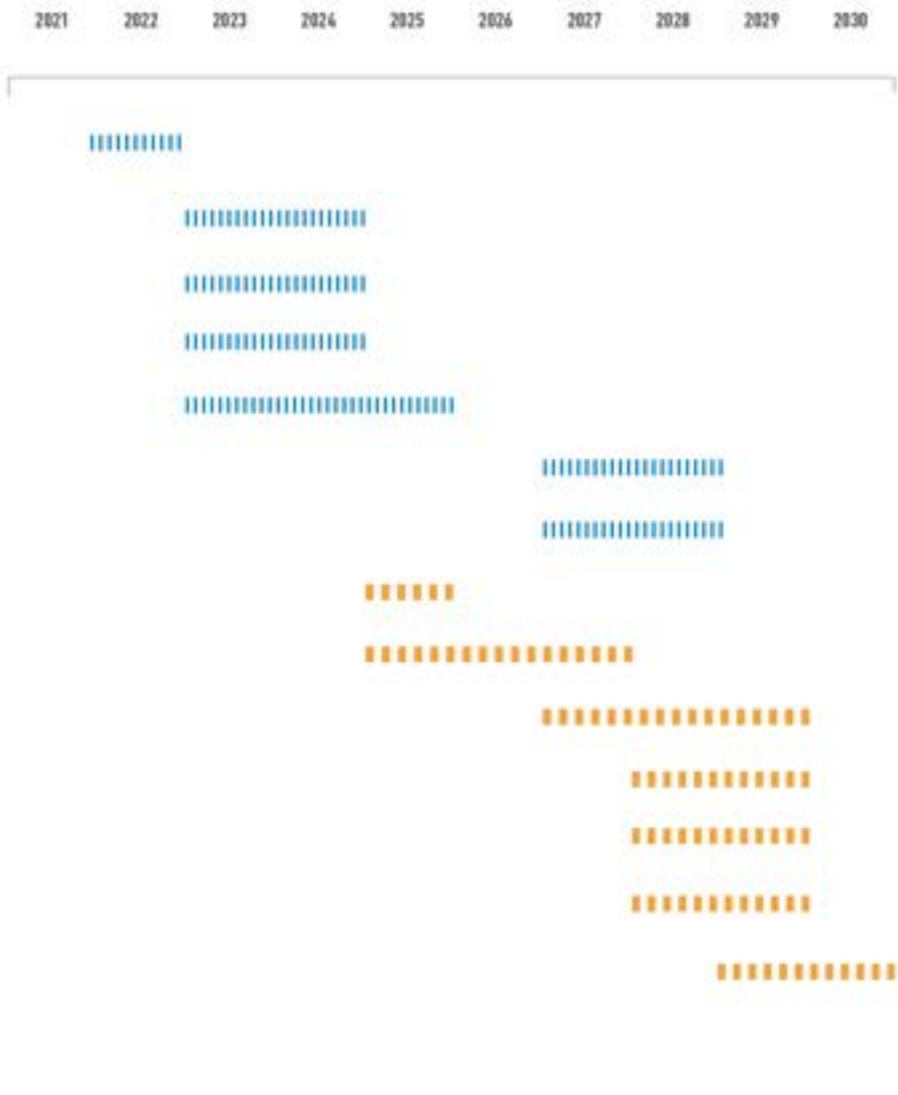
CRONOGRAMA MAESTRO DE PROYECTOS DE MEJORA*



■ Financiación de nivel 1
 ▤ Financiación de nivel 2
 ▤ Financiación de nivel 3

*Para el año fiscal

Proyectos de mejora



Financiación de nivel 1 Financiación de nivel 2 Financiación de nivel 3

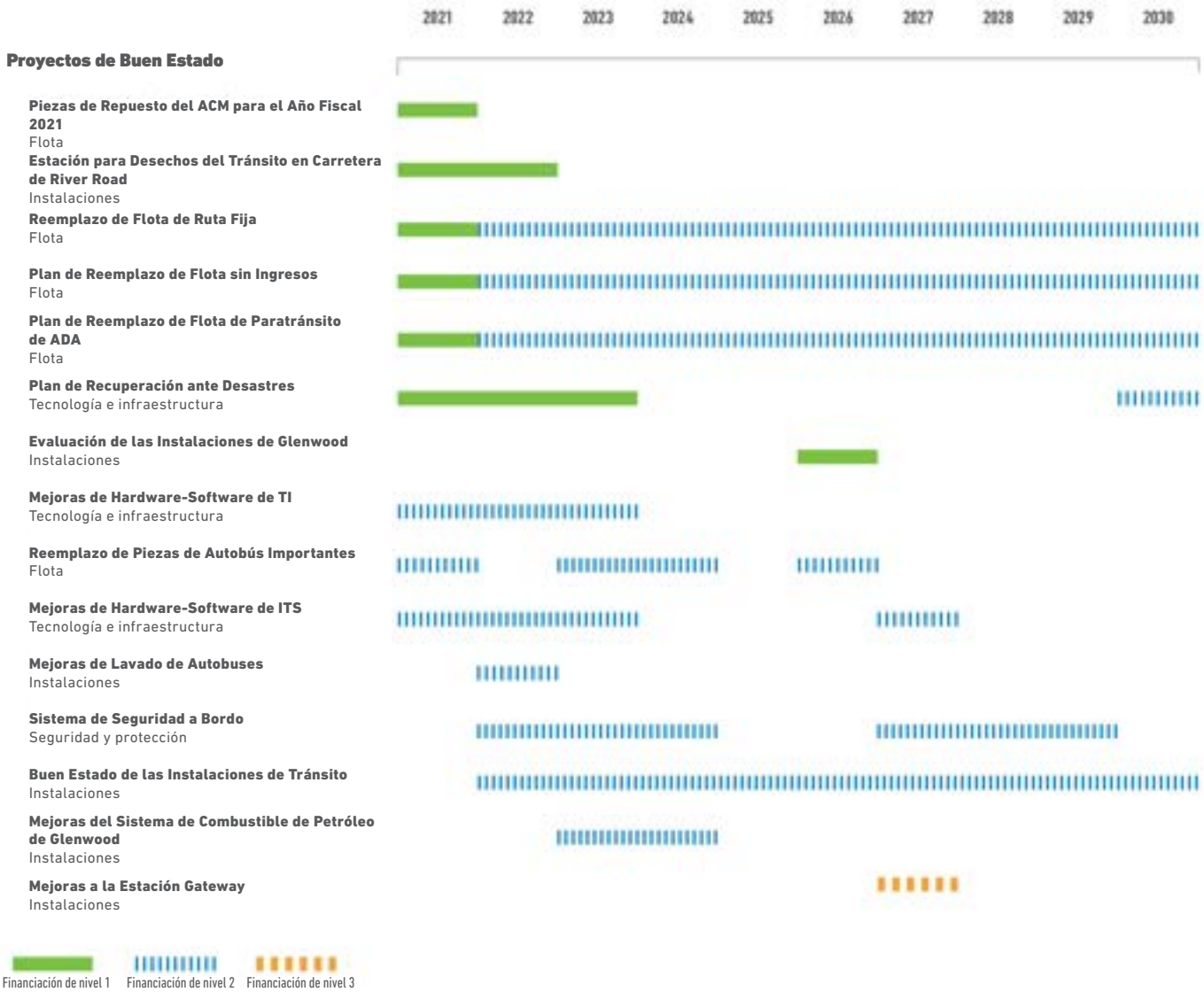
*Para el año fiscal



“LA COMUNIDAD EMPRESARIAL VALORA LA INICIATIVA DEL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD) PARA HACER RENDIR EL DINERO LOCAL. EL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD) TRABAJA DILIGENTEMENTE PARA GARANTIZAR UN ALTO VALOR EN LAS INVERSIONES MIENTRAS CREA UN SISTEMA DE TRANSPORTE QUE NUESTRA COMUNIDAD MERECE”.

Vonnie Mikkelsen, presidente y director ejecutivo de la Cámara de Comercio del área de Springfield

PROGRAMA MAESTRO DE BUEN ESTADO*



*Para el año fiscal



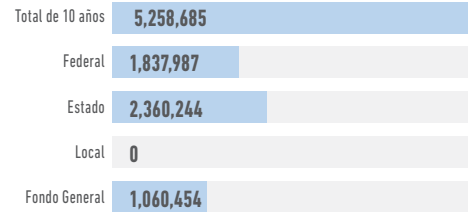
“BRINDAR UN SERVICIO SEGURO, CONFIABLE Y CONVENIENTE ES LA MÁXIMA PRIORIDAD DEL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD). MEJORAS CONTINUAS Y UNA PLANIFICACIÓN CUIDADOSA PARA EL FUTURO ASEGURAN QUE NUESTRA COMUNIDAD SIEMPRE ESTÉ BIEN ATENDIDA EN SUS NECESIDADES DE MOVILIDAD”.

Caitlin Vargas, presidente, Junta Directiva del Distrito de Tránsito de Lane (LTD)

PROYECTO

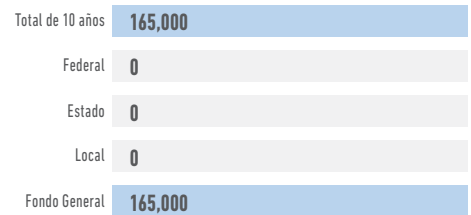
FUENTE DE FINANCIACIÓN: PLANIFICADA

Estación de Tránsito de Santa Clara La nueva Estación de Tránsito de Santa Clara en River Road fue diseñada y construida para cumplir con varios objetivos clave desarrollados a partir de los aportes de la comunidad: 1) mejorar la seguridad y la protección; 2) mejorar los retrasos en el servicio de autobús y los flujos de tráfico; y 3) mejorar la comunidad para residentes y empresas. La estación incluye seis muelles para autobuses, un Park & Ride con tres estaciones de carga eléctrica, estacionamiento seguro para bicicletas, un punto de recogida RideSource y la posibilidad de un futuro servicio EmX en el área.



Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2021-2022

Mejoras de Esquinas de Green Lane A través del proyecto de Mejoras de Esquinas de Green Lane, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) compró el lote en la esquina de Green Lane y River Road, retiró el edificio de la propiedad, y construyó un jardín y una acera. Estas mejoras a la nueva Estación de Tránsito de Santa Clara del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) proporcionan seguridad, protección y comodidad adicionales para los pasajeros, los empleados y la comunidad.



Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2021-2022

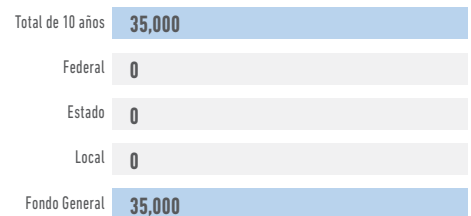
Mejorías de Embarque de Pasajeros y Mejoras en las Instalaciones del Sistema

Este proyecto es parte de un esfuerzo continuo para mejorar las instalaciones del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) en respuesta a los cambios tanto en los requisitos operativos de este como en las necesidades de los pasajeros. Estas mejoras están diseñadas para aumentar la accesibilidad, la comodidad y la seguridad en las áreas de embarque de pasajeros mediante la actualización o el reemplazo de caminos, refugios, muebles o señalización.



Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Años fiscales 2021-2030

Proyecto de Desarrollo de Hunsaker A través del Proyecto de Desarrollo de Hunsaker, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) venderá la propiedad restante junto a la Estación de Tránsito de Santa Clara. Esto permitirá el desarrollo futuro de tierras desocupadas alrededor de la Estación de Tránsito para fines que no sean el tránsito masivo. El objetivo del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) es vender la propiedad restante a un desarrollador que esté motivado y comprometido a ser un buen vecino.



Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2021-2022

PROYECTO

Infraestructura de Combustibles Alternativos Con el objetivo del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) de estar 100 % libre de combustibles fósiles para 2035, este proyecto mejorará sus instalaciones para acomodar nuevas tecnologías de propulsión de vehículos (vehículos no diésel y no eléctricos) según lo determinado por el Plan de Procuración de Flota.

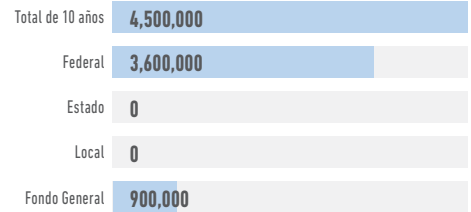
Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2023-2024

FUENTE DE FINANCIACIÓN: PLANIFICADA



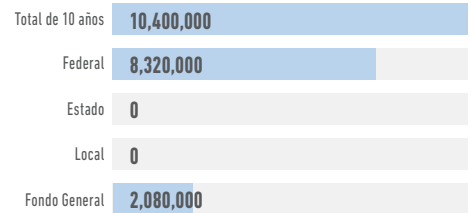
Modernización de la Estación Eugene El proyecto de Modernización de la Estación Eugene mantendrá y mejorará tanto los edificios como las características exteriores de la estación Eugene del centro. Estas mejoras beneficiarán tanto al cliente como al empleado, y mantendrán y actualizarán las operaciones de la estación en el futuro.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2023-2024



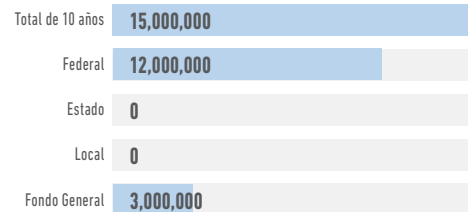
Control de comando de operación/Capacitación/Sala El proyecto Control de comando de operación/Capacitación/Sala ampliará el edificio administrativo del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) para incluir el despacho de operaciones modernas, el área de informes del operador, el simulador de capacitación/aulas, baños/duchas y áreas de descanso del operador. Estas actualizaciones reducirán los costos de capacitación, mejorarán nuestras operaciones diarias y aumentarán el desarrollo, la capacitación y la moral de los empleados, lo cual mantendrá un mejor servicio para nuestra comunidad.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Años fiscales 2023-2025



Reconstrucción/Reubicación de Amazon Station El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) actualmente está explorando tres posibilidades para mejorar la accesibilidad, la comodidad y la seguridad de los pasajeros y empleados que utilizan Amazon Station: 1) reemplazar la estructura del refugio de pasajeros, pavimentación de plataformas, muebles y área de operador; 2) comprar la ubicación actual y realizar mejoras; o 3) reubicar la estación en sí y construir nuevas mejoras.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2025-2026

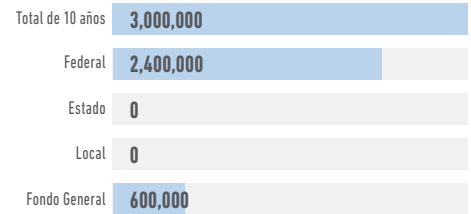


PROYECTO

FUENTE DE FINANCIACIÓN: PLANIFICADA

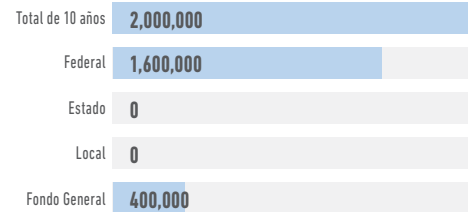
Mejoras de Infraestructura de la Ruta Fija El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) actualizará los letreros, refugios, muebles y otros equipos en las paradas a lo largo de nuestra Red de ruta fija lo que mejorará la accesibilidad, la comodidad y la seguridad de los pasajeros en estas áreas de embarque.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Años fiscales 2025-2027



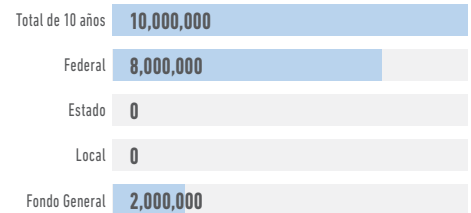
Mejoras a la Estación de EmX Franklin y Gateway Las plataformas de EmX a lo largo de Franklin y en Gateway Station se actualizarán para aumentar la seguridad de los pasajeros, la comodidad y la accesibilidad mientras se promueven los objetivos de sostenibilidad del Distrito de Tránsito de Lane (LTD). Las mejoras pueden incluir la pintura de estructuras, la instalación de nuevos letreros digitales, la actualización de la iluminación LED y la rehabilitación de muebles y refugios.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2027-2028



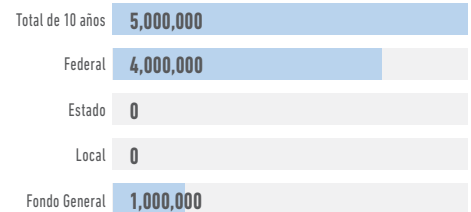
Expansión de RideSource El proyecto de expansión de RideSource permitirá al Distrito de Tránsito de Lane (LTD) aumentar la capacidad de estacionamiento para nuestros vehículos de empleados y paratransito de la ADA y expandirá el edificio operativo/administrativo de RideSource para satisfacer las demandas actuales y futuras.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Años fiscales 2027-2029



Estación UO Station-South El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) planea reconstruir o reubicar la University of Oregon Station-South, ubicada en la propiedad de UO, como parte de nuestros esfuerzos continuos para mejorar la experiencia del cliente y atender mejor las crecientes necesidades de nuestra comunidad.

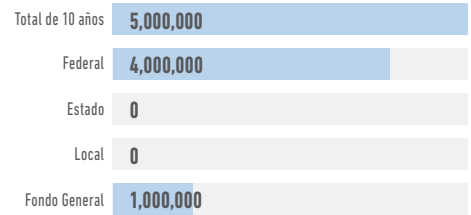
Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2027-2028



PROYECTO

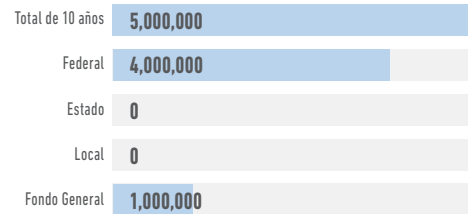
FUENTE DE FINANCIACIÓN: PLANIFICADA

Mejoras y expansión del refugio de LCC La ampliación y expansión del refugio están planificadas para Lane Community College Station. Mediante la recuperación de los refugios y muebles existentes, y el aumento de la cobertura del refugio, este proyecto aumentará notablemente la comodidad y accesibilidad de los pasajeros que utilizan la estación.



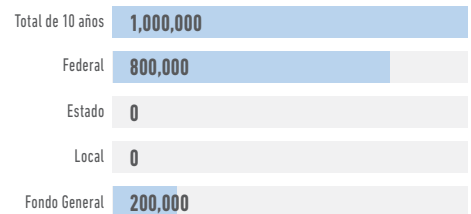
Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2028-2029

Mejoras a la Estación de Springfield Entre los planes para mejorar la estación de Springfield del Distrito de Tránsito de Lane (LTD), se incluyen los siguiente: 1) pintar las estructuras de pasajeros; 2) instalar nuevos letreros digitales; 3) actualizar la iluminación LED; 4) reparar el pavimento de la plataforma; y 5) rehabilitar muebles y refugios como parte de nuestros esfuerzos continuos para aumentar la comodidad y la accesibilidad, y al mismo tiempo promover nuestros objetivos de sostenibilidad.



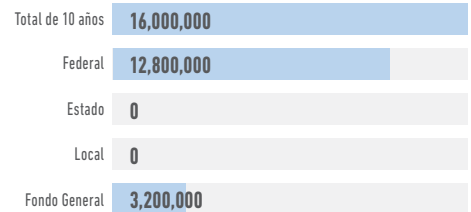
Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2028-2029

Reubicación de la Estación VRC El objetivo del proyecto es reubicar y mejorar la estación de Valley River Center del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) para brindar un servicio eficiente con nuevos refugios y muebles para mejorar la accesibilidad y la comodidad de nuestros pasajeros.



Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2028-2029

Reubicación de la Estación Thurston El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) planea reubicar la Estación Thurston y el edificio de ayuda para operadores asociado. Este cambio nos permitirá satisfacer mejor las necesidades cambiantes de los pasajeros, los empleados y nuestra creciente comunidad.



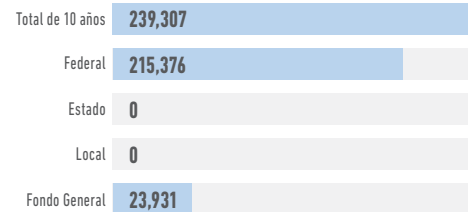
Categoría: Mejora | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2029-2030

PROYECTO

El objetivo del Plan de Procuración de Flota El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) se volverá 100% libre de combustible fósil para 2035. El Plan de Procuración de Flota ayudará al Distrito de Tránsito de Lane (LTD) a tomar decisiones informadas sobre su flota, ya que considera una mayor electrificación de sus autobuses y el uso de otros tipos de combustible para cumplir con nuestros objetivos ambientales. Los vehículos de tránsito tienen una vida útil de aproximadamente 12 años, y el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) utilizará este período de transición para determinar qué combinación de tipos de vehículos nos permitirá continuar brindando un servicio de alta calidad a la comunidad, reducir nuestro impacto ambiental y mantener los costos. En algunos casos, el reemplazo de autobuses tradicionales más antiguos por nuevos autobuses de baja emisión en realidad cuesta menos que continuar manteniendo los vehículos más antiguos. Este plan guiará al Distrito de Tránsito de Lane (LTD) en la realización de inversiones ingeniosas que sean tanto ambiental como financieramente sustentables.

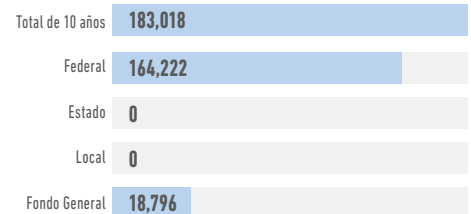
Categoría: Mejora | **Clasificación:** Flota | **Cronograma:** Año fiscal 2021-2022

FUENTE DE FINANCIACIÓN: PLANIFICADA



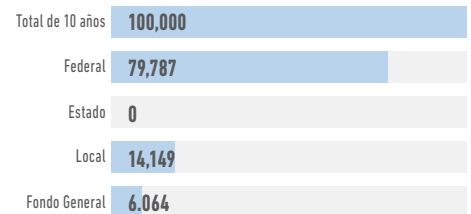
Estudio de Tránsito Main-McVay Con metas comunitarias para aumentar la seguridad, disminuir la congestión y mejorar la calidad de vida, el estudio de tránsito de Main-McVay compara las opciones de tránsito más prometedoras para conectar Springfield Station con Thurston (a través de Main Street) y con Lane Community College (a través de McVay Highway). Este proyecto se encuentra actualmente en espera para permitir que ODOT y la ciudad de Springfield completen el Proyecto de Seguridad de Main Street, que influirá significativamente en las decisiones futuras sobre las opciones de tránsito. Una vez que se complete el Proyecto de Seguridad de Main Street, se reanudará el estudio de tránsito Main-McVay, con un plazo por determinar.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Red de Tránsito Frecuente (FTN) | **Cronograma:** Años fiscales 2021-2023



Plan de Implementación de Tránsito en Carretera de River Road El Plan de Implementación de Tránsito en Carretera de River Road es un esfuerzo de colaboración entre la ciudad de Eugene y el Distrito de Tránsito de Lane para alentar y desarrollar rutas de autobús que conecten River Road (la principal vía pública desde Santa Clara) a través del vecindario de River Road con el centro de Eugene. Este estudio involucra a los miembros de la comunidad para que exploren formas de mejorar las conexiones de tránsito en el área (como el desarrollo de uso mixto y el acceso de bicicletas y peatones), a la vez que mantienen los aspectos más deseables del carácter del vecindario. La subvención de la Administración Federal de Tránsito (FTA) para este proyecto fue asegurada por el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) y el proyecto es administrado por la Ciudad de Eugene.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Red de Tránsito Frecuente (FTN) | **Cronograma:** Año fiscal 2021



PROYECTO

FUENTE DE FINANCIACIÓN: PLANIFICADA

Estudios de planificación Los estudios de planificación estratégica son planes interconectados que guiarán las decisiones y la dirección del Distrito de Tránsito de Lane (LTD). El grupo de proyectos que entran dentro de “Estudios de planificación estratégica” se volverá a evaluar y desarrollar cada año como parte del proceso del Plan de Inversión en la Comunidad (CIP). Los Estudios de Planificación Estratégica del año fiscal 2021 al año fiscal 2022 incluyen lo siguiente:

Plan de Negocios Estratégico (SBP): el Plan de Negocios Estratégico tiene como objetivo servir como marco de orientación del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) para alcanzar nuestros objetivos y metas a largo plazo dentro de las limitaciones financieras existentes, y priorizar nuestras acciones durante un período de 10 años.

El alcance del proyecto incluye las siguientes tareas generales:

- Repasa la misión, la visión, los valores y los objetivos fundamentales,
- la gestión del cambio organizacional,
- el desarrollo de liderazgo y
- la planificación financiera y estratégica durante los próximos tres a diez años.

El SBP también informa otros documentos y procesos del Distrito de Tránsito de Lane (LTD), como el presupuesto anual, el Plan de Inversión en la Comunidad (CIP), el Plan Financiero a Largo Plazo y el Plan de Transporte a Largo Plazo.

Estrategia de Gestión de Movilidad (MMS): la MMS ayudará al Distrito de Tránsito de Lane (LTD) a explorar la gama de opciones de movilidad que pueden conectar mejor a sus clientes con sus destinos. Este esfuerzo dará como resultado el desarrollo de herramientas que permitan al Distrito de Tránsito de Lane (LTD) evaluar las asociaciones potenciales y nuevas formas de brindar servicio. Estas tecnologías nuevas y emergentes tienen un gran potencial para mejorar la capacidad del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) de conectar a nuestra comunidad de manera equitativa, sustentable y conveniente. La MMS estará completa para fines de 2022.

Asistencia de planificación del Consejo de Gobiernos de Lane (LCOG): este importante recurso permite al Distrito de Tránsito de Lane (LTD) acceder a una amplia gama de conjuntos de habilidades disponibles a través del Consejo de Gobiernos de Lane (LCOG) para varios proyectos, incluidos MovingAhead y el Estudio de Tránsito de Main Street. Mantener este Acuerdo Intergubernamental (IGA) prolongará nuestra colaboración continua en estos proyectos críticos.

Análisis Integral de Operaciones (COA): el Análisis Integral de las Operaciones (COA) es un estudio detallado del servicio de tránsito del Distrito de Tránsito de Lane (LTD), que incluye una evaluación de las fortalezas existentes, las áreas de mejora y las opciones para servir mejor a la comunidad. Este segundo Análisis Integral de las Operaciones (COA), el segundo del Distrito de Tránsito de Lane (LTD), se centrará en restaurar y mejorar el servicio y los programas del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) después de la COVID-19 durante un período de tres años entre los años fiscales 2023-2025.

Planes de Marketing y Marca: tomar como base las prioridades descritas en el SBP y el Análisis Integral de las Operaciones (COA), los Planes de Marketing y Marca del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) ayudará al Distrito de Tránsito de Lane (LTD) a comunicarse de manera clara y coherente con los pasajeros y el público.

Plan de resiliencia e infraestructura (Resiliency and Infrastructure Plan, RIP): el RIP es un plan para garantizar la continuidad del negocio y la capacidad de continuar brindando servicios de transporte esenciales para la comunidad en caso de un desastre.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Red de Tránsito Frecuente (FTN) | **Cronograma:** Años fiscales 2021-2030

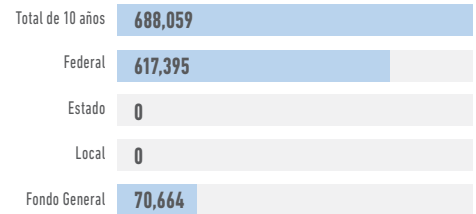
Total de 10 años	5,215,000
Federal	0
Estado	684,994
Local	0
Fondo General	4,530,006

PROYECTO

FUENTE DE FINANCIACIÓN: PLANIFICADA

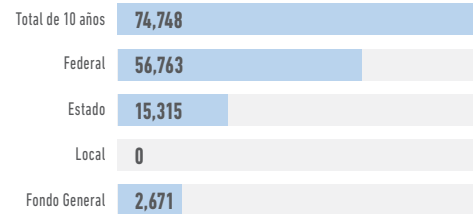
MovingAhead MovingAhead es un esfuerzo de colaboración entre la ciudad de Eugene, el Distrito de Tránsito de Lane y otros socios de la comunidad para evaluar e implementar las mejoras de transporte necesarias en las principales calles de nuestra región. Este esfuerzo, que abarca varios años, ahora se encuentra en su proceso final de toma de decisiones y ha sido moldeado por valiosos aportes de los residentes locales.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Red de Tránsito Frecuente (FTN) | **Cronograma:** Años fiscales 2021-2023



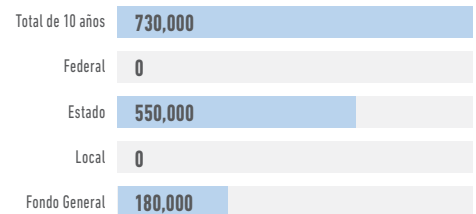
Extensión de EmX en Eugene Oeste El proyecto de Extensión de EmX en Eugene Oeste agregó 8.8 millas (viaje de ida y vuelta) a la línea de autobús de EmX desde la estación de Eugene hasta Eugene Oeste. Esta nueva línea EmX conecta residencias y negocios a lo largo de West 11th Avenue con las áreas del centro de Eugene y Springfield, y la Universidad de Oregón y Peace Health Hospital, los dos empleadores más grandes de la región. Después de dos años de operación, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) está completando un estudio Antes y Después para determinar si esta nueva extensión al oeste está cumpliendo con los objetivos principales del proyecto.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Red de Tránsito Frecuente (FTN) | **Cronograma:** Año fiscal 2021



Validadores de plataforma/Cobro de tarifas Mediante este esfuerzo, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) comprará escáneres para el sistema electrónico de cobro de tarifas TouchPass que se pueden instalar en las plataformas EmX. Esto permitirá a los clientes acceder a sus cuentas de tarifas antes de abordar el autobús, lo que dará como resultado un embarque más rápido y una mayor comodidad para el pasajero. Este proyecto también incluye actualizaciones necesarias para las máquinas expendedoras de boletos en las plataformas EmX de Franklin y Pioneer Parkway para que los clientes continúen comprando tarifas de pases de un solo viaje y de un día.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Red de Tránsito Frecuente (FTN) | **Cronograma:** Año fiscal 2022



**UNIRNOS ES
UN COMIENZO;
MANTENERNOS
JUNTOS ES
UN PROGRESO;
TRABAJAR
JUNTOS ES
UN ÉXITO.**

— EDWARD EVERETT HALE

PROYECTO

FUENTE DE FINANCIACIÓN: PLANIFICADA

Proyecto del corredor de la zona de oportunidades de Franklin Boulevard:

Mejoras en el tránsito: este proyecto forma parte de una asociación más amplia con la ciudad de Eugene y la ciudad de Springfield para mejorar y transformar significativamente Franklin Boulevard, que sirve como una conexión clave entre el centro de Eugene y el centro de Springfield. La congestión de Franklin Boulevard plantea varios desafíos: Es difícil para los peatones cruzar y, en algunas partes, los autobuses EmX del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) se ven obligados a compartir un carril de autobuses para ambas direcciones de viaje, lo que reduce la frecuencia de servicio para nuestra creciente cantidad de pasajeros. Con importantes aportes de la comunidad en varias fases, el nuevo Franklin Boulevard será una calle completa que será segura y cómoda para todos los usuarios de la carretera: peatones, ciclistas, autobuses y conductores. Este es un proyecto que se centra en las mejoras de tránsito. Su finalización mejorará significativamente la calidad de vida al reducir el tiempo y los costos de viaje; aumentar la resiliencia económica, la salud ambiental y el bienestar físico; y promover un mayor desarrollo en el área.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Red de Tránsito Frecuente (FTN) |

Cronograma: Año fiscal 2022

Total de 10 años	5,000,000
Federal	0
Estado	0
Local	0
Fondo General	5,000,000

Programa de Seguridad y mejoras de la Red de Tránsito Frecuente (FTN)

El Programa de Seguridad y Mejoras de la Red de Tránsito Frecuente (FTN) tiene como objetivo mejorar la Red de Tránsito Frecuente (FTN) de la región de diversas maneras. Se centra principalmente en aumentar la seguridad general del tránsito público en nuestra región, así como en ayudar a reducir los tiempos de viaje y mejorar la experiencia de los pasajeros.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Red de Tránsito Frecuente (FTN) |

Cronograma: Año fiscal 2023-2024

Total de 10 años	2,100,000
Federal	1,884,330
Estado	0
Local	0
Fondo General	215,670

Mejoras al Sistema de Tránsito Rápido de Autobuses Este proyecto tiene como objetivo mejorar el sistema EmX de la región de diversas maneras. Se centra principalmente en aumentar la seguridad general del tránsito público en nuestra región, así como en ayudar a reducir los tiempos de viaje y mejorar la experiencia de los pasajeros.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Red de Tránsito Frecuente (FTN) |

Cronograma: Años fiscales 2023-2025

Total de 10 años	4,200,000
Federal	0
Estado	4,200,000
Local	0
Fondo General	0

Mejoras de seguridad y servicios de la Red de Tránsito Frecuente (FTN)

Las mejoras de seguridad y servicios de la Red de Tránsito Frecuente (FTN) aumentarán la seguridad, el acceso y la comodidad para los pasajeros, operadores y miembros de la comunidad que usan o interactúan con paradas a lo largo de la red de transporte frecuente del Distrito de Tránsito de Lane (LTD).

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Seguridad y Protección

Cronograma: Año fiscal 2021-2022

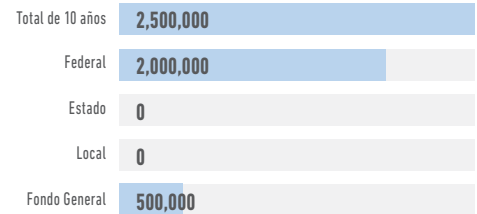
Total de 10 años	700,000
Federal	628,110
Estado	0
Local	0
Fondo General	71,890

PROYECTO

FUENTE DE FINANCIACIÓN: PLANIFICADA

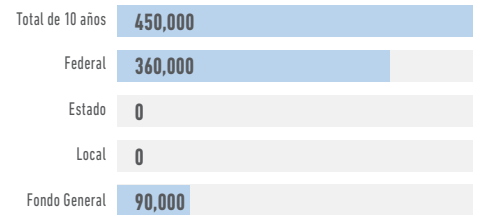
Mejoras del Sistema de Seguridad: es un proyecto multifase que aumentará la seguridad de los pasajeros, empleados, instalaciones y vehículos del Distrito de Tránsito de Lane (LTD). Estas mejoras se instalarán en ubicaciones que son particularmente vulnerables al vandalismo y a otras actividades delictivas, lo que garantiza que podamos brindar un servicio seguro y accesible de manera equitativa en todo nuestro sistema.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Seguridad y protección
Cronograma: Años fiscales 2021-2024



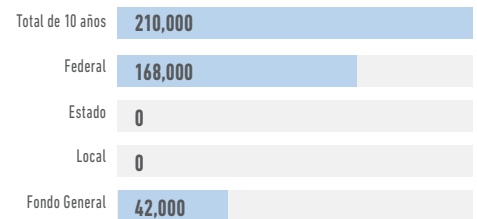
Módulos NOVUS NOVUS es el software que el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) utiliza para ejecutar el paratransito ADA de RideSource y otros servicios especializados. Estas actualizaciones de software mejorarán el servicio de RideSource, mejorarán la experiencia del pasajero y ayudarán al Distrito de Tránsito de Lane (LTD) a cumplir con los nuevos requisitos de la Autoridad de Salud de Oregón. Algunas nuevas funciones clave incluyen: 1) un portal de pasajeros que les permite acceder a su información de viaje y administrarla a través de un sitio web donde pueden solicitar, modificar, cancelar o confirmar su viaje; 2) notificaciones push a los clientes que proporcionan recordatorios y actualizaciones de viaje con opciones para confirmar o cancelar su viaje; y 3) tabletas para empresas que operan autobuses RideSource diseñados para capturar información de viaje electrónicamente, como horarios de recogida y descenso, y el estado del viaje.

Categoría: Mejora | **Clasificación:** Tecnología e infraestructura |
Cronograma: Año fiscal 2022



Software de Informe de NTD Para recibir financiamiento federal, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) debe enviar una variedad de datos sobre nuestro servicio a la Base de datos de tránsito nacional (National Transit Database, NTD). Mediante este proyecto, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) comprará software específicamente diseñado para recopilar estos datos de múltiples departamentos. El software permitirá en gran medida el cumplimiento preciso de estos complejos requisitos de informes y reducirá el tiempo que el personal dedica al proceso.

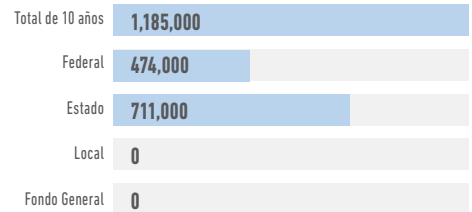
Categoría: Mejora | **Clasificación:** Tecnología e infraestructura
Cronograma: Año fiscal 2021-2022



PROYECTO

FUENTE DE FINANCIACIÓN: PLANIFICADA

Software Movilidad Como Servicio (MAAS) El proyecto MAAS es una colaboración con otras agencias gubernamentales locales para crear un software innovador que permite a los miembros de la comunidad planificar un viaje en el área de Eugene-Springfield utilizando una variedad de modos de transporte (autobús, bicicleta compartida, scooter compartido, caminata, automóvil compartido, transporte compartido en furgoneta, etc.) y pagar por ese viaje utilizando una “billetera móvil” todo en uno. Este software mejorará en gran medida la capacidad de la comunidad para realizar conexiones de transporte de manera fácil y conveniente.



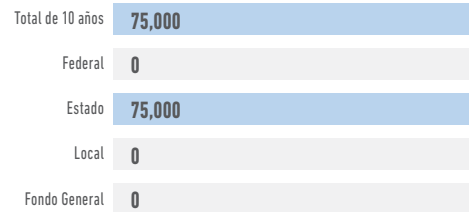
Categoría: Mejora | **Clasificación:** Tecnología e infraestructura
Cronograma: Años fiscales 2021-2023

Software, hardware de señalización en tiempo real, gestión de datos El proyecto de gestión de datos, software y hardware de señalización en tiempo real tiene tres componentes clave: (1) reemplazo de equipos antiguos; (2) compra de software de gestión de señales para control remoto de señales; y (3) compra de software para mejorar la precisión de los datos en tiempo real. Estas mejoras garantizan nuestra capacidad de mejorar la experiencia de los pasajeros al comunicar de manera efectiva información precisa a nuestros letreros de plataforma, el Planificador de viajes y servicios como Google Maps.



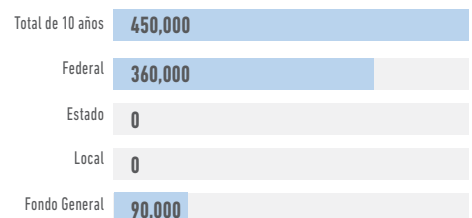
Categoría: Mejora | **Clasificación:** Tecnología e infraestructura
Cronograma: Años fiscales 2021-2023

Integración de Cobro de Tarifas Este proyecto ofrece la capacidad de extender la tecnología y los equipos TouchPass a los servicios de transporte que operan dentro del área de servicio del Distrito de Tránsito de Lane (LTD), lo que proporciona una experiencia de transporte sin problemas que es fácil y conveniente.



Categoría: Mejora | **Clasificación:** Tecnología e infraestructura |
Cronograma: Año fiscal 2022

El sitio web del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) planea actualizarse a un sitio web más avanzado tecnológicamente que mejorará la comunicación con los pasajeros y nuestra comunidad, y permitirá la futura expansión de los servicios del distrito. El nuevo sitio web será más simple de navegar para los usuarios y más rápido para que el personal lo actualice, y se integrará más fácilmente con servicios de movilidad innovadores.



Categoría: Mejora | **Clasificación:** Tecnología e infraestructura |
Cronograma: Año fiscal 2022

PROYECTO

Estación para desechos del Tránsito en Carretera La nueva estación de tránsito de Santa Clara está abierta, y el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) colocará la antigua estación de tránsito de River Road en el mercado. Algunos costos asociados con la venta incluyen: 1) obtener una tasación y su revisión; 2) contratar a un asesor legal para la venta de la propiedad; 3) retirar artículos del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) del sitio; y 4) construir cercas temporales en el sitio.

Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Instalaciones
Cronograma: Año fiscal 2021-2022

FUENTE DE FINANCIACIÓN: PLANIFICADA

Total de 10 años	70,000
Federal	0
Estado	0
Local	0
Fondo General	70,000

Mejoras de Lavado de Autobuses Mantener nuestros vehículos limpios prolonga su vida útil y reduce la necesidad de reparaciones. El fabricante de nuestro sistema actual ha interrumpido las operaciones. Esto significa que ya no se pueden encontrar piezas de repuesto patentadas. Ahora es necesario reemplazar todo el sistema de limpieza del autobús.

Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2022

Total de 10 años	750,000
Federal	600,000
Estado	0
Local	0
Fondo General	150,000

Buen Estado de las Instalaciones de Tránsito El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) reparará y renovará nuestros edificios, incluidos elementos como ventilación, equipo de seguridad contra incendios, pisos y ventanas, e integridad estructural general. Estas mejoras aumentarán la seguridad y la comodidad de los pasajeros y el personal, y mantendrán nuestras instalaciones en buen estado de funcionamiento.

Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Instalaciones
Cronograma: Años fiscales 2022-2030

Total de 10 años	4,450,000
Federal	3,560,000
Estado	0
Local	0
Fondo General	890,000

Mejoras en el sistema de combustible de petróleo de Glenwood Este proyecto actualizará y reemplazará el sistema dispensador de petróleo y fluidos del Distrito de Tránsito de Lane (LTD), gran parte de los cuales ha llegado al final de su vida útil. La gran cantidad de componentes de este sistema, fundamentales para nuestras operaciones, incluye recipientes de almacenamiento, bombas, líneas de productos, monitores de fugas y equipos dispensadores.

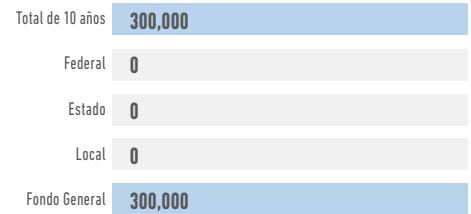
Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Instalaciones |
Cronograma: Año fiscal 2023-2024

Total de 10 años	1,000,000
Federal	800,000
Estado	0
Local	0
Fondo General	200,000

PROYECTO

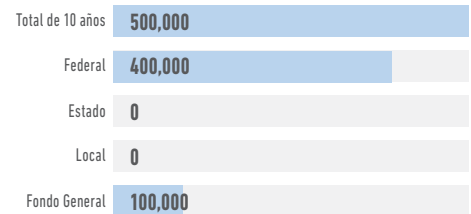
FUENTE DE FINANCIACIÓN: PLANIFICADA

Evaluación de las instalaciones de Glenwood Se planifica la evaluación por parte de un experto de los edificios, equipos y sistemas actuales en las instalaciones de Glenwood del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) a fin de predecir las actualizaciones, los reemplazos y los reacondicionamientos requeridos o recomendados. Esta evaluación ayudará al Distrito de Tránsito de Lane (LTD) a planificar y priorizar las mejoras que mantienen nuestras instalaciones en buen estado de funcionamiento de una manera financieramente sustentable.



Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2026

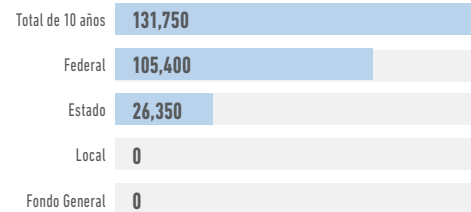
Mejoras a la Estación Franklin y Gateway de EmX El mantenimiento planificado y la actualización de la estación Gateway del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) están diseñados para mantenerla en buen estado de funcionamiento y promover nuestros objetivos de sostenibilidad. Las actualizaciones pueden incluir la nueva pintura de estructuras, la instalación de señalización digital y otras mejoras menores.



Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Instalaciones | **Cronograma:** Año fiscal 2027

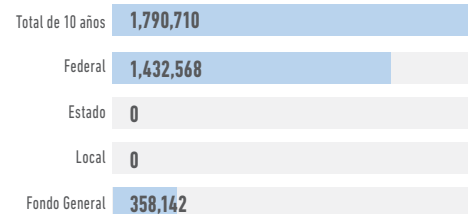
Piezas de Repuesto de Mantenimiento de Capital Asociado (ACM) para el año fiscal 2021

Este proyecto permite que el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) mantenga nuestros vehículos en buen estado de funcionamiento al reemplazar partes defectuosas o poco confiables para disminuir los costos a largo plazo, mejorar el servicio y dar como resultado vehículos más duraderos y confiables.



Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Flota | **Cronograma:** Año fiscal 2021

Reemplazo de Piezas de Autobús Principales El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) reemplazará los componentes principales del vehículo, como nuestros sistemas híbridos de bus y motores, en virtud de este programa, y nos permitirá mantener nuestros vehículos en buen estado de funcionamiento al reemplazar piezas defectuosas o poco confiables. Esto significa que nuestros vehículos duran más y funcionan de manera más confiable, lo que reduce los costos a largo plazo y mejora el servicio.²

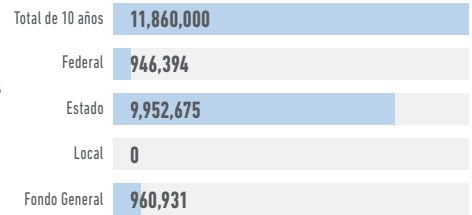


Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Flota
Cronograma: Año fiscal 2021, año fiscal 2023-2024, año fiscal 2026

PROYECTO

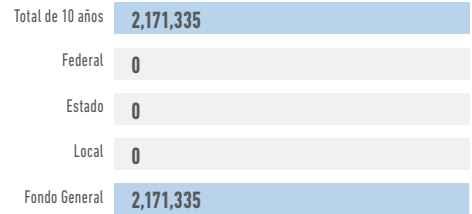
FUENTE DE FINANCIACIÓN: PLANIFICADA

Plan de Reemplazo de Flota de Paratransito de ADA El Plan de Reemplazo de Flota de Paratransito de ADA es un plan de diez años para identificar qué vehículos de paratransito deben reemplazarse con nuevas compras. Los vehículos de paratransito se utilizan para operar el servicio ADA de RideSource y otros programas especializados. El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) planea reemplazar once minibuses, una minivan modificada y un vehículo sin ingresos en el primer año del plan de diez años. Al igual que con nuestra flota de rutas fijas y nuestra flota sin ingresos, la flota de paratransito de ADA se revisará anualmente, teniendo en cuenta el estado de los vehículos y los fondos disponibles, lo que nos permitirá servir equitativamente a nuestra comunidad de una manera financieramente sustentable.



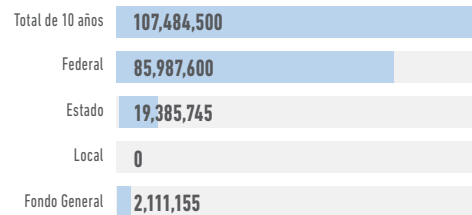
Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Flota | **Cronograma:** Años fiscales 2021-2030

Plan de Reemplazo de Flota sin ingresos El Plan de Reemplazo de Flota sin ingresos es un plan de diez años para identificar qué vehículos sin ingresos deben reemplazarse con nuevas compras. Los vehículos sin ingresos no trasladan pasajeros, pero son automóviles, camiones y furgonetas que se utilizan para transportar equipos y personal entre las propiedades del Distrito, y hacia las reuniones y desde estas. El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) planea comprar un vehículo sin ingresos en el primer año de este plan de diez años. El plan se revisará anualmente a partir de ese momento, y se indicará el estado de los vehículos y los fondos disponibles.



Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Flota | **Cronograma:** Años fiscales 2021-2030

Plan de Reemplazo de Flota de Ruta Fija El plan de reemplazo de ruta fija es un plan de diez años para identificar los autobuses que se reemplazarán y la compra de nuevos autobuses. El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) planea reemplazar diecinueve autobuses de 40 pies en el primer año de este proyecto de diez años. Se revisarán anualmente el plan y la condición de los vehículos y los fondos disponibles.



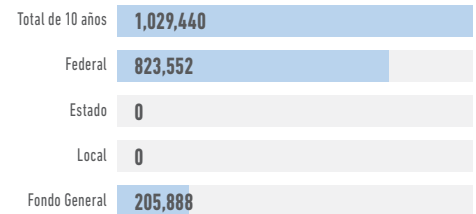
Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Flota | **Cronograma:** Años fiscales 2021-2030

PROYECTO

FUENTE DE FINANCIACIÓN: PLANIFICADA

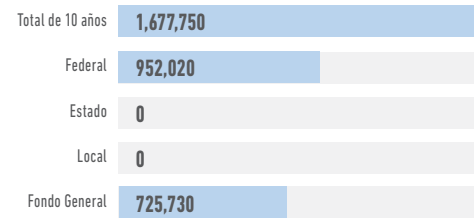
Sistema de Seguridad a bordo El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) reemplazará a los sistemas de videovigilancia que utilizamos en nuestros autobuses que actualmente se acercan al final de su vida útil. Los sistemas de vigilancia por video ayudan a nuestro personal de Seguridad Pública y Operaciones a garantizar que estamos proporcionando un entorno seguro y protegido para los pasajeros y operadores, a la vez que brindamos un servicio equitativo y de alta calidad.

Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Seguridad y protección
Cronograma: Años fiscales 2022-2024, años fiscales 2027-2029



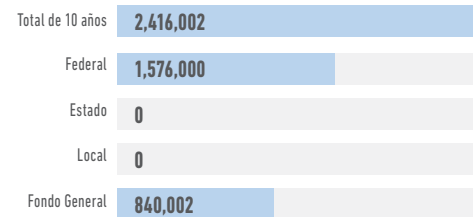
Plan de recuperación ante desastres El Plan de recuperación ante desastres abarca varios proyectos interconectados y superpuestos identificados previamente en el Estudio de Recuperación Ante Desastres de TI (Tecnología de la información). Para garantizar que podamos mantener a nuestra comunidad conectada en todas las circunstancias, este plan permite al Distrito de Tránsito de Lane (LTD) prepararse completamente para una variedad de posibles desastres que pueden afectar todos los aspectos de nuestros sistemas de tecnología de la información, hardware y software.

Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Tecnología e infraestructura
Cronograma: Años fiscales 2021-2023, 2030



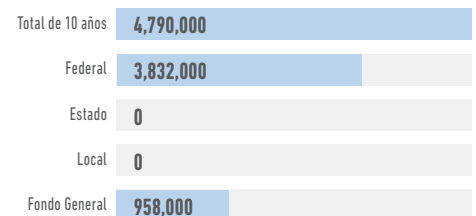
Mejoras de hardware y software de TI Este proyecto proporciona las actualizaciones necesarias para el hardware y software de TI (tecnología de la información) que utiliza el personal administrativo y de operaciones para mantener nuestro servicio en funcionamiento, incluidos, entre otros, redes, comunicaciones, servidores, fuentes de alimentación, estaciones de trabajo, tabletas y software de agencia.

Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Tecnología e infraestructura
Cronograma: Años fiscales 2021-2023



Mejoras de hardware y software de ITS Proporcionar actualizaciones oportunas al hardware y software de ITS (sistemas de transporte inteligente) utilizados en los autobuses es vital para mantener nuestro servicio en movimiento de manera eficiente y confiable. Las mejoras incluirán redes, servidores, sistemas de radio, sistemas de mantenimiento y otra tecnología relacionada con vehículos.

Categoría: Buen Estado | **Clasificación:** Tecnología e infraestructura
Cronograma: Años fiscales 2021-2023, 2027





SECCIÓN 3

LISTADO PRINCIPAL DE PROYECTOS EN FORMATO DE TABLA

Con el apoyo de los miembros voluntarios de la comunidad del Comité de Presupuesto y el Comité de Planificación Estratégica del Distrito, la Junta Directiva del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) identifica y prioriza una lista de inversiones para satisfacer las necesidades de nuestra comunidad durante los próximos diez años y posiciona al Distrito para que esté preparado para satisfacer las necesidades cambiantes de transporte de la región.



“A TRAVÉS DE UNA COLABORACIÓN REFLEXIVA, EL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD) TRABAJA CON LAS COMUNIDADES PARA SATISFACER SUS NECESIDADES DE TRÁNSITO PARA EL PRESENTE Y EL FUTURO. LA COORDINACIÓN ENTRE EL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD) Y SUS SOCIOS PÚBLICOS Y PRIVADOS CREA UN SISTEMA DE TRÁNSITO QUE CONECTA A LAS PERSONAS CON EL LUGAR AL QUE NECESITAN IR EN TODA LA REGIÓN”.

Greg Evans, concejal de la Ciudad de Eugene, exmiembro de la junta del Distrito de Tránsito de Lane (LTD), miembro actual del Comité de Planificación Estratégica del Distrito de Tránsito de Lane (LTD)

PROYECCIONES DEL AÑO FUTURO: MEJORAS

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total de 10 años	Total del proyecto
MEJORAS TOTALES DEL AÑO	USD 7,070,758	USD 12,178,717	USD 10,244,342	USD 18,675,000	USD 11,150,000	USD 9,150,000	USD 5,650,000	USD 13,750,000	USD 12,550,000	USD 15,650,000	USD 116,068,817	USD 230,259,369
INSTALACIONES	USD 5,568,685	USD 290,000	USD 5,100,000	USD 15,200,000	USD 9,700,000	USD 8,700,000	USD 5,200,000	USD 13,300,000	USD 12,100,000	USD 15,200,000	USD 90,358,685	USD 100,300,000
Infraestructura de combustibles alternativos	USD 0	USD 0	USD 3,000,000	USD 3,000,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 6,000,000	USD 6,000,000
Reconstrucción/ Reubicación de la Estación Amazon	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 7,500,000	USD 7,500,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 15,000,000	USD 15,000,000
Mejoras a la Estación EmX Franklin y Gateway	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 1,000,000	USD 1,000,000	USD 0	USD 0	USD 2,000,000	USD 2,000,000
Modernización de la Estación Eugene	USD 0	USD 0	USD 500,000	USD 4,000,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 4,500,000	USD 4,500,000
Mejoras de Infraestructura de la Ruta Fija	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 1,000,000	USD 1,000,000	USD 1,000,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 3,000,000	USD 3,000,000
Mejoras de Esquinas de Green Lane	USD 155,000	USD 10,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 165,000	USD 750,000
Proyecto de Desarrollo de Hunsaker	USD 5,000	USD 30,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 35,000	USD 45,000
Expansión y mejoras del refugio de LCC	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 500,000	USD 4,500,000	USD 0	USD 5,000,000	USD 5,000,000
OCC / Capacitación / Sala	USD 0	USD 0	USD 1,400,000	USD 8,000,000	USD 1,000,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 10,400,000	USD 10,400,000
Mejorías de Embarque de Pasajeros y Mejorías de Instalaciones de Sistemas	USD 200,000	USD 200,000	USD 200,000	USD 200,000	USD 200,000	USD 200,000	USD 200,000	USD 200,000	USD 200,000	USD 200,000	USD 2,000,000	USD 2,305,000
Expansión de RideSource	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 1,000,000	USD 8,000,000	USD 1,000,000	USD 0	USD 10,000,000	USD 10,000,000
Estación de Tránsito Santa Clara	USD 5,208,685	USD 50,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 5,258,685	USD 10,300,000
Mejoras a la Estación Springfield	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 500,000	USD 4,500,000	USD 0	USD 5,000,000	USD 5,000,000
Reubicación de la Estación Thurston	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 1,000,000	USD 15,000,000	USD 16,000,000	USD 20,000,000
Estación UO Sur	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 2,000,000	USD 3,000,000	USD 0	USD 0	USD 5,000,000	USD 5,000,000
Reubicación de la Estación VRC	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 100,000	USD 900,000	USD 0	USD 1,000,000	USD 1,000,000
RED DE TRÁNSITO FRECUENTE (FTN)	USD 617,766	USD 7,528,717	USD 3,494,342	USD 2,950,000	USD 1,450,000	USD 450,000	USD 450,000	USD 450,000	USD 450,000	USD 450,000	USD 18,425,825	USD 122,260,608
Mejoras al Sistema de Tránsito Rápido de Autobús	USD 0	USD 0	USD 1,700,000	USD 1,500,000	USD 1,000,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 4,200,000	USD 4,200,000
Programa de Seguridad y Mejoras de la Red de Tránsito Frecuente (FTN)	USD 0	USD 0	USD 1,100,000	USD 1,000,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 2,100,000	USD 2,100,000
Estudio de Tránsito Main-McVay	USD 13,018	USD 125,000	USD 45,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 183,018	USD 1,310,542
MovingAhead	USD 105,000	USD 383,717	USD 199,342	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 688,059	USD 3,236,066
Estudios de planificación	USD 325,000	USD 1,290,000	USD 450,000	USD 450,000	USD 450,000	USD 450,000	USD 450,000	USD 450,000	USD 450,000	USD 450,000	USD 5,215,000	USD 5,215,000
Validadores de plataforma/Cobro de tarifas	USD 0	USD 730,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 730,000	USD 500,000
Plan de Implementación comunitaria de Tránsito en Carretera de River Road	USD 100,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 100,000	USD 564,000
Extensión de EmX en Eugene Oeste	USD 74,748	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 74,748	USD 100,000,000
Transformación de Franklin Blvd	USD 0	USD 5,000,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 5,000,000	USD 5,000,000

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total de 10 años	Total del proyecto
MEJORAS TOTALES DEL AÑO	USD 7,070,758	USD 12,178,717	USD 10,244,342	USD 18,675,000	USD 11,150,000	USD 9,150,000	USD 5,650,000	USD 13,750,000	USD 12,550,000	USD 15,650,000	USD 116,068,817	USD 230,259,369
FLOTA	USD 89,307	USD 150,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 239,307	USD 239,307
Plan de Procuración de Flota	USD 89,307	USD 150,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 239,307	USD 239,307
SEGURIDAD Y PROTECCIÓN	USD 275,000	USD 1,700,000	USD 700,000	USD 525,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 3,200,000	USD 3,614,454
Mejoras en la seguridad y los servicios de la Red de Tránsito Frecuente (FTN)	USD 200,000	USD 500,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 700,000	USD 1,114,454
Mejoras del Sistema de Seguridad	USD 75,000	USD 1,200,000	USD 700,000	USD 525,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 2,500,000	USD 2,500,000
TECNOLOGÍA E INFRAESTRUCTURA	USD 520,000	USD 2,510,000	USD 950,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 3,980,000	USD 3,980,000
Integración de Cobro de Tarifas	USD 0	USD 75,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 75,000	USD 75,000
Software Movilidad Como Servicio (MAAS)	USD 80,000	USD 455,000	USD 650,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 1,185,000	USD 1,185,000
Módulos NOVUS	USD 250,000	USD 200,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 450,000	USD 450,000
Software de Informe de NTD	USD 180,000	USD 30,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 210,000	USD 210,000
Gestión de datos, software y hardware de señales en tiempo real	USD 10,000	USD 1,300,000	USD 300,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 1,610,000	USD 1,610,000
Sitio web	USD 0	USD 450,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 450,000	USD 450,000



PROYECCIONES DEL AÑO FUTURO: BUEN ESTADO

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total de 10 años
TOTALES DEL AÑO DE BUEN ESTADO	USD 19,805,750	USD 25,836,701	USD 21,347,281	USD 19,657,202	USD 12,378,200	USD 12,535,860	USD 8,450,908	USD 8,252,207	USD 6,884,153	USD 5,273,225	USD 140,421,487
INSTALACIONES	USD 30,000	USD 1,240,000	USD 600,000	USD 1,400,000	USD 500,000	USD 800,000	USD 1,000,000	USD 500,000	USD 500,000	USD 500,000	USD 7,070,000
Mejoras de lavado de autobuses	USD 0	USD 750,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 750,000
Mejoras a la Estación Gateway	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 500,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 500,000
Evaluación de las instalaciones de Glenwood	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 300,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 300,000
Mejoras del Sistema de Combustible de Petróleo de Glenwood	USD 0	USD 0	USD 100,000	USD 900,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 1,000,000
Estación para desechos del Tránsito en Carretera de River Road	USD 30,000	USD 40,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 70,000
Buen Estado de las Instalaciones de tránsito	USD 0	USD 450,000	USD 500,000	USD 500,000	USD 500,000	USD 500,000	USD 500,000	USD 500,000	USD 500,000	USD 500,000	USD 4,450,000
FLOTA	USD 18,811,250	USD 21,515,000	USD 15,828,510	USD 18,191,455	USD 11,878,200	USD 11,735,860	USD 6,843,895	USD 7,674,200	USD 6,236,700	USD 4,723,225	USD 123,438,295
Piezas de Repuesto del ACM	USD 131,750	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 131,750
Reemplazo de Piezas de Autobús importantes	USD 200,000	USD 0	USD 846,520	USD 616,280	USD 0	USD 127,910	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 1,790,710
Ruta fija Plan de Reemplazo de Flota	USD 16,869,500	USD 19,755,000	USD 13,635,000	USD 16,275,000	USD 10,500,000	USD 10,500,000	USD 5,775,000	USD 6,300,000	USD 4,725,000	USD 3,150,000	USD 107,484,500
Plan de Reemplazo de Flota sin ingresos	USD 400,000	USD 260,000	USD 136,990	USD 140,175	USD 88,200	USD 197,950	USD 158,895	USD 64,200	USD 331,700	USD 393,225	USD 2,171,335
Flota de Paratránsito de ADA Plan de Reemplazo de Flota	USD 1,210,000	USD 1,500,000	USD 1,210,000	USD 1,160,000	USD 1,290,000	USD 910,000	USD 910,000	USD 1,310,000	USD 1,180,000	USD 1,180,000	USD 11,860,000
SEGURIDAD Y PROTECCIÓN	USD 0	USD 298,301	USD 332,919	USD 65,747	USD 0	USD 0	USD 107,013	USD 78,007	USD 147,453	USD 0	USD 1,029,440
Sistema de Seguridad a bordo	USD 0	USD 298,301	USD 332,919	USD 65,747	USD 0	USD 0	USD 107,013	USD 78,007	USD 147,453	USD 0	USD 1,029,440
TECNOLOGÍA E INFRAESTRUCTURA	USD 964,500	USD 2,783,400	USD 4,585,852	USD 0	USD 0	USD 0	USD 500,000	USD 0	USD 0	USD 50,000	USD 8,883,752
Recuperación ante desastres	USD 520,000	USD 547,900	USD 559,850	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 50,000	USD 1,677,750
Mejoras de hardware-software de TI	USD 424,500	USD 1,465,500	USD 526,002	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 2,416,002
Mejoras de hardware-software de ITS	USD 20,000	USD 770,000	USD 3,500,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 500,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 4,790,000



“ES ASOMBROSO PENSAR CÓMO EL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD) ATENDERÁ LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD DE NUESTRAS COMUNIDADES DENTRO DE 10 AÑOS. PARTICIPAR EN EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN A LARGO PLAZO DESTACA LA IMPORTANCIA QUE TIENE UN SISTEMA DE TRÁNSITO VIBRANTE EN EL FUTURO SOCIAL Y ECONÓMICO DE NUESTRAS COMUNIDADES”.

Marianne Nolte, vicepresidenta del Comité de Planificación Estratégica



SECCIÓN 4

FINANCIACIÓN DEL PROYECTO EN FORMATO DE TABLA

Los proyectos del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) se financian a partir de los impuestos sobre la nómina de empleados y empleadores locales, del Departamento de Transporte de Oregón y de las diversas divisiones del Departamento Federal de Transporte. Mediante la planificación estratégica, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) aprovecha los fondos locales para asegurar subvenciones estatales y federales para financiar nuestros proyectos.

**PARA QUE
LA SOCIEDAD
PROGRESE, NO
SOLO DEBEMOS
AVANZAR,
SINO TAMBIÉN
MEJORAR
NOSOTROS
MISMOS.**

— BOYAN SLAT

FINANCIACIÓN DEL PROYECTO: MEJORAS

	Nivel	Federal	Estado	Local	Fondo General	No identificado	Total del nivel	Total de 10 años
INSTALACIONES								
Mejoras de Esquinas de Green Lane	1	USD 0	USD 0	USD 0	USD 165,000	USD 0	USD 165,000	USD 165,000
Proyecto de Desarrollo de Hunsaker	1	USD 0	USD 0	USD 0	USD 35,000	USD 0	USD 35,000	USD 35,000
Mejorías de Embarque de Pasajeros y Mejorías de Instalaciones de Sistemas	1	USD 0	USD 0	USD 0	USD 2,000,000	USD 0	USD 2,000,000	USD 2,000,000
Estación de Tránsito Santa Clara	1	USD 1,837,987	USD 2,360,244	USD 0	USD 1,060,454	USD 0	USD 5,258,685	USD 5,258,685
Infraestructura de combustibles alternativos	2	USD 4,800,000	USD 0	USD 0	USD 1,200,000	USD 0	USD 6,000,000	USD 6,000,000
Mejoras a la Estación EmX Franklin y Gateway	2	USD 1,600,000	USD 0	USD 0	USD 400,000	USD 0	USD 2,000,000	USD 2,000,000
Modernización de la Estación Eugene	2	USD 3,600,000	USD 0	USD 0	USD 900,000	USD 0	USD 4,500,000	USD 4,500,000
OCC / Capacitación / Sala	2	USD 8,320,000	USD 0	USD 0	USD 2,080,000	USD 0	USD 10,400,000	USD 10,400,000
Estación UO Sur	2	USD 4,000,000	USD 0	USD 0	USD 1,000,000	USD 0	USD 5,000,000	USD 5,000,000
Reconstrucción/Reubicación de la Estación Amazon	3	USD 12,000,000	USD 0	USD 0	USD 3,000,000	USD 0	USD 15,000,000	USD 15,000,000
Mejoras de Infraestructura de la Ruta Fija	3	USD 2,400,000	USD 0	USD 0	USD 600,000	USD 0	USD 3,000,000	USD 3,000,000
Expansión y mejoras del refugio de LCC	3	USD 4,000,000	USD 0	USD 0	USD 1,000,000	USD 0	USD 5,000,000	USD 5,000,000
Expansión de RideSource	3	USD 8,000,000	USD 0	USD 0	USD 2,000,000	USD 0	USD 10,000,000	USD 10,000,000
Mejoras a la Estación Springfield	3	USD 4,000,000	USD 0	USD 0	USD 1,000,000	USD 0	USD 5,000,000	USD 5,000,000
Reubicación de la Estación Thurston	3	USD 12,800,000	USD 0	USD 0	USD 3,200,000	USD 0	USD 16,000,000	USD 16,000,000
Reubicación de la Estación VRC	3	USD 800,000	USD 0	USD 0	USD 200,000	USD 0	USD 1,000,000	USD 1,000,000
RED DE TRÁNSITO FRECUENTE (FTN)								
Mejoras al Sistema de Tránsito Rápido de Autobús	1	USD 0	USD 4,200,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 4,200,000	USD 4,200,000
Estudio de Tránsito Main-McVay	1	USD 164,222	USD 0	USD 0	USD 18,796	USD 0	USD 183,018	USD 183,018
Moving Ahead	1	USD 617,395	USD 0	USD 0	USD 70,664	USD 0	USD 688,059	USD 688,059
Estudios de planificación	1	USD 0	USD 355,182	USD 0	USD 907,144	USD 0	USD 907,144	
	2	USD 0	USD 329,812	USD 0	USD 4,307,856	USD 0	USD 4,307,856	
	Totales del nivel	USD 0	USD 702,727	USD 0	USD 4,647,273	USD 0		USD 5,215,000
Plan de Implementación comunitaria de Tránsito en Carretera de River Road	1	USD 79,787	USD 0	USD 14,149	USD 6,064	USD 0	USD 100,000	USD 100,000
Extensión de EmX en Eugene Oeste	1	USD 56,763	USD 15,315	USD 0	USD 2,671	USD 0	USD 74,748	USD 74,748
Transformación de Franklin Blvd	1	USD 0	USD 0	USD 0	USD 5,000,000	USD 0	USD 5,000,000	USD 5,000,000
Programa de Seguridad y Mejoras de la Red de Tránsito Frecuente (FTN)	2	USD 1,884,330	USD 0	USD 0	USD 215,670	USD 0	USD 2,100,000	USD 2,100,000
Validadores de plataforma/Cobro de tarifas	2	USD 0	USD 550,000	USD 0	USD 180,000	USD 0	USD 730,000	USD 730,000

	Nivel	Federal	Estado	Local	Fondo General	No identificado	Total del nivel	Total de 10 años
FLOTA								
Plan de Procuración de Flota	1	USD 215,376	USD 0	USD 0	USD 23,931	USD 0	USD 239,307	USD 239,307
SEGURIDAD Y PROTECCIÓN								
Mejoras en la seguridad y los servicios de la Red de Tránsito Frecuente (FTN)	1	USD 628,110	USD 0	USD 0	USD 71,890	USD 0	USD 700,000	USD 700,000
Mejoras del Sistema de Seguridad	2	USD 2,000,000	USD 0	USD 0	USD 500,000	USD 0	USD 2,500,000	USD 2,500,000
TECNOLOGÍA E INFRAESTRUCTURA								
Software Movilidad Como Servicio (MAAS)	1	USD 474,000	USD 711,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 1,185,000	USD 1,185,000
Módulos Novus	1	USD 360,000	USD 0	USD 0	USD 90,000	USD 0	USD 450,000	USD 450,000
Sitio web	1	USD 360,000	USD 0	USD 0	USD 90,000	USD 0	USD 450,000	USD 450,000
Integración de Cobro de Tarifas	2	USD 0	USD 75,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 75,000	USD 75,000
Software de Informe de NTD	2	USD 168,000	USD 0	USD 0	USD 42,000	USD 0	USD 210,000	USD 210,000
Gestión de datos, software y hardware de señales en tiempo real	2	USD 0	USD 1,610,000	USD 0	USD 0	USD 0	USD 1,610,000	USD 1,610,000



FINANCIACIÓN DEL PROYECTO: BUEN ESTADO

	Nivel	Federal	Estado	Local	Fondo General	No identificado	Total del nivel	Total de 10 años
INSTALACIONES								
Evaluación de las instalaciones de Glenwood	1	USD 0	USD 0	USD 0	USD 300,000	USD 0	USD 300,000	USD 300,000
Estación para desechos del Tránsito en Carretera de River Road	1	USD 0	USD 0	USD 0	USD 70,000	USD 0	USD 70,000	USD 70,000
Mejoras de lavado de autobuses	2	USD 600,000	USD 0	USD 0	USD 150,000	USD 0	USD 750,000	USD 750,000
Buen Estado de las Instalaciones de tránsito	2	USD 3,560,000	USD 0	USD 0	USD 890,000	USD 0	USD 4,450,000	USD 4,450,000
Mejoras a la Estación Gateway	3	USD 400,000	USD 0	USD 0	USD 100,000	USD 0	USD 500,000	USD 500,000
Mejoras del Sistema de Combustible de Petróleo de Glenwood	3	USD 800,000	USD 0	USD 0	USD 200,000	USD 0	USD 1,000,000	USD 1,000,000
TECNOLOGÍA E INFRAESTRUCTURA								
Recuperación ante desastres	1	USD 0	USD 0	USD 0	USD 487,500	USD 0	USD 487,500	
	2	USD 952,020	USD 0	USD 0	USD 238,230	USD 0	USD 1,190,250	
	Totales del nivel	USD 952,020	USD 0	USD 0	USD 725,730	USD 0		USD 1,677,750
Mejoras de hardware-software de TI	2	USD 1,576,000	USD 0	USD 0	USD 840,002	USD 0	USD 2,416,002	USD 2,416,002
Mejoras de hardware-software de ITS	2	USD 3,832,000	USD 0	USD 0	USD 958,000	USD 0	USD 4,790,000	USD 4,790,000
FLOTA								
Ruta fija Plan de Reemplazo de Flota	1	USD 12,685,365	USD 1,060,187	USD 0	USD 2,111,155	USD 0	USD 15,856,706	
	2	USD 73,302,235	USD 18,325,559	USD 0	USD 0	USD 0	USD 91,627,794	
	Totales del nivel	USD 85,987,600	USD 19,385,745	USD 0	USD 2,111,155	USD 0		USD 107,484,500
Flota de Paratránsito de ADA Plan de Reemplazo de Flota	1	USD 946,394	USD 236,598	USD 0	USD 0	USD 0	USD 1,182,992	
	2	USD 0	USD 9,716,077	USD 0	USD 960,931	USD 0	USD 10,677,008	
	Totales del nivel	USD 946,394	USD 9,952,675	USD 0	USD 960,931	USD 0		USD 11,860,000
Plan de Reemplazo de Flota sin ingresos	1	USD 0	USD 0	USD 0	USD 457,509	USD 0	USD 457,509	
	2	USD 0	USD 0	USD 0	USD 1,713,826	USD 0	USD 1,713,826	
	Totales del nivel	USD 0	USD 0	USD 0	USD 2,171,335	USD 0		USD 2,171,335
Piezas de Repuesto del ACM para el año fiscal 2021	1	USD 105,400	USD 26,350	USD 0	USD 0	USD 0	USD 131,750	USD 131,750
Reemplazo de Piezas de Autobús importantes	2	USD 1,432,568	USD 0	USD 0	USD 358,142	USD 0	USD 1,790,710	USD 1,790,710
SEGURIDAD Y PROTECCIÓN								
Sistema de Seguridad a bordo	2	USD 823,552	USD 0	USD 0	USD 205,888	USD 0	USD 1,029,440	USD 1,029,440



PRESUPUESTO ADOPTADO



11.1 – RESUMEN DE RECURSOS DE TODO EL DISTRITO

Los recursos financieros del Distrito de Tránsito de Lane se extraen de varias áreas, generalmente de cuatro tipos de recursos: ingresos operativos, ingresos no operativos, recursos de capital de trabajo y transferencias entre fondos.

Ingresos operativos: los ingresos operativos del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) generalmente provienen de cinco fuentes clave:

1. **Tarifas en efectivo:** se trata de efectivo cobrado en las cajas de tarifas de autobús o en las máquinas expendedoras de boletos, pases mensuales (pases no grupales) comprados para servicios regulares y tarifas de pasajeros de servicios especializados. Se espera que las tarifas en efectivo para el año fiscal 2022 aumenten con respecto a los ingresos del año fiscal 2021 a medida que se reanude el cobro de tarifas, con un aumento de la cantidad de pasajeros de aproximadamente el 75% de lo normal para fines del año fiscal 2022; sin embargo, proyectamos que la cantidad de pasajeros se mantendrá por debajo de los niveles previos a la pandemia durante este período.
2. **Pases grupales:** los pases para grupos son tarifas al por mayor compradas por empleadores en nuestra área a una tarifa con descuento. Se espera que los ingresos del pase grupal para el año fiscal 2022 aumenten con respecto a los ingresos del año fiscal 2021 a medida que se reanude el cobro de tarifas, pero permanecen por debajo de los niveles previos a la pandemia.
3. **Publicidad:** estos ingresos provienen de la publicidad en autobuses, que se gestiona a través de un contrato con Lamar Advertising. El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) recibe el 60% de las ventas mensuales facturadas según un modelo de participación en los ingresos. Los cambios en el contrato posterior a la COVID-19 de Lamar han hecho que la gestión del contrato sea más costosa en comparación con los ingresos que genera. En el año fiscal 2022, el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) volverá a evaluar su contrato con Lamar y se enfocará en restablecer nuestra marca.
4. **Servicios Especializados:** estos ingresos provienen de los servicios de eventos especiales que el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) proporciona a nuestra comunidad: transporte para los partidos de fútbol americano de la UO, Butte to Butte, los Ensayos Olímpicos y la Feria de Oregón. Se espera que los ingresos del año fiscal 2022 de Servicios Especializados aumenten con respecto al año fiscal 2021 a medida que se reanuden los eventos regionales y, nuevamente, no a los niveles previos a la pandemia.
5. **Medicaid:** estos ingresos son fondos que recibimos de la Autoridad de Salud de Oregón y de Organizaciones de Atención Coordinada para operar nuestros programas de transporte por razones médicas no urgente. Se espera que estos ingresos aumenten en 0.3 millones de USD en el año fiscal 2022 en comparación con el año fiscal 2021.

Ingresos no operativos: estos ingresos provienen de las siguientes siete fuentes:

1. **Impuestos sobre la nómina:** estos ingresos provienen de los impuestos sobre la nómina del empleador, del trabajador autónomo y de los empleados del gobierno. Los ingresos del año fiscal 2022 de los impuestos sobre la nómina subieron con respecto al presupuesto del año fiscal 2021, pero cayeron un 5 % (2.3 millones de USD) con respecto a los niveles previos a la pandemia debido a una recuperación parcial de la actividad comercial y una disminución del desempleo.

2. Asistencia federal: la mayoría de estos ingresos provienen de los siguientes programas:

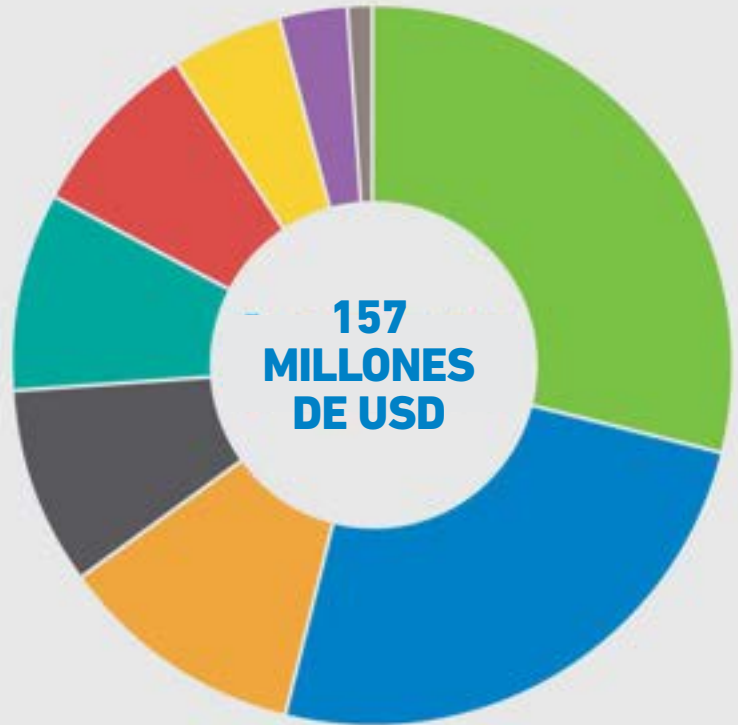
- Ley de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica por Coronavirus (CARES). Los ingresos de CARES pueden utilizarse para operaciones o Proyectos de Capital que mejoran la seguridad de la comunidad en respuesta a la pandemia.
 - Ley de Apropiações Suplementarias de Alivio y Respuesta al Coronavirus (CRRSA). Los ingresos de la Ley de Apropiações Suplementarias de Alivio y Respuesta al Coronavirus (CRRSA) solo pueden utilizarse para gastos operativos.
 - Ley de Plan Estadounidense de Rescate (ARPA). Los ingresos del Plan Estadounidense de Rescate (ARPA) solo pueden utilizarse para gastos operativos. La disponibilidad de fondos vence el 30 de septiembre de 2024”.
 - Con la excepción de los 3.8 millones de USD que ya se han utilizado para los costos operativos, los fondos de la LEY CARES se reutilizarán para proyectos de capital que aumenten la seguridad y la respuesta eficiente a las pandemias actuales y futuras a principios del año fiscal 2022. Para fines del año fiscal 2022, el Distrito habrá programado el uso de todos los fondos CARES de 25 millones de USD, CRRSA de 17.3 millones de USD y ARPA de 32.7 millones de USD.
 - Fondos de fórmula 5307. Estos fondos son recursos basados en una fórmula federal. Esta fórmula se basa en una combinación de millas de vehículos con ingresos de autobuses, millas de pasajeros de autobuses, millas de vehículos con ingresos de carriles-guía fijos y millas de rutas de carriles-guía fijos, además de la población y la densidad de la población. Los fondos de fórmula pueden utilizarse para proyectos de capital o mantenimiento preventivo.
 - Programas de subvenciones competitivas.
- 3. Ayuda del Estado:** la mayoría de estos ingresos provienen de estas fuentes:
- Fórmula de Mejora de Transporte del Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF): esta asistencia proviene de un impuesto sobre la nómina de los empleados para financiar un servicio de transporte público mejorado en Oregón. El impuesto se calcula en un décimo del uno por ciento de los salarios gravables, y los usos de este impuesto son 1) expandir y mejorar el acceso, especialmente para estudiantes y hogares de bajos ingresos; (2) reducir la huella ambiental del tránsito; y (3) mejorar la conectividad intercomunal.
 - En el año fiscal 2021, los proyectos financiados a través de este programa se suspendieron debido a la COVID-19. El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) espera que estos programas se reanuden en el año fiscal 2022, y que los recursos compensen los costos del programa para que aumenten en consecuencia.

- El Fondo de Transporte Especial (STF). Estos Fondos de Transporte Especial (STF) se utilizan para proporcionar los servicios de transporte necesarios para acceder a oportunidades sanitarias, educativas, laborales y sociales/ recreativas para personas mayores y personas con discapacidades.
- Otros recursos estatales son 5310 y 5311, que son para programas rurales, para adultos mayores y personas con discapacidades, y fondos discrecionales del Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF).

- 4. Asistencia local:** estos ingresos son proporcionados por socios locales para apoyar los Servicios Especializados y Proyectos de Capital del Distrito de Tránsito de Lane (LTD). Se espera que los ingresos del año fiscal 2022 aumenten 3 millones de USD con respecto a los ingresos del año fiscal 2021 para respaldar estos proyectos.
- 5. Intereses:** estos ingresos provienen del interés adquirido en cuentas bancarias y varían según la cantidad de dinero que hay en las cuentas y las tasas de interés en esas cuentas. Aunque las tasas de interés han bajado, se espera que el año fiscal 2022 genere mayores ingresos por intereses que el año fiscal 2021, ya que estos saldos incluyen fondos STIF.
- 6. Venta de activos:** el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) no ha presupuestado ingresos para la venta de activos en el año fiscal 2022.
- 7. Ingresos varios:** estos ingresos provienen de alquileres de instalaciones, ventas de chatarra, seguros y otros reembolsos. Los reembolsos, las ventas, los reintegros y los ingresos por alquiler de instalaciones han disminuido como resultado de la COVID-19 y esto conduce a una disminución en los ingresos esperados para el año fiscal 2021. Si bien proyectamos ingresos para el año fiscal 2022 para reflejar los niveles previos a la pandemia, se espera que los ingresos varios sean aproximadamente iguales al presupuesto adoptado para el año fiscal 2021.

Recursos de capital de trabajo: en general, estos recursos son el total de fondos líquidos disponibles para el Distrito en nuestro Fondo General, tres Fondos de Ingresos Especiales y Fondo de Proyectos de Capital. El capital de trabajo está restringido para su uso exclusivo dentro de cada fondo. El presupuesto para el año fiscal 2022 tiene un aumento general de 3.2 millones de USD en capital de trabajo en comparación con el presupuesto adoptado para el año fiscal 2021, pero los aumentos y las disminuciones variarán según el fondo.

Transferencias entre fondos: estos recursos son dinero que se puede transferir del Fondo General a tres Fondos de Ingresos Especiales y al Fondo de Proyectos de Capital. En el panorama general de nuestros Recursos de Todo el Distrito, estas transferencias no aumentan nuestros ingresos generales en comparación con nuestros requisitos generales, ya que se acaban de mover de un fondo a otro. Sin embargo, estas transferencias aumentan los ingresos de nuestros Fondos de Ingresos Especiales y de Proyectos de Capital. Los detalles sobre los cambios en las transferencias del Fondo General están disponibles en la Sección 11.3.



USD 157,625,034

RECURSOS DE TODO EL DISTRITO

29 %		ASISTENCIA FEDERAL USD 46,244,808
25 %		IMPUESTOS SOBRE LA NÓMINA USD 40,094,800
11 %		TRANSFERENCIAS ENTRE FONDOS USD 16,775,071
9 %		WC RESTRINGIDO PARA SUBVENCIONES COMPLEMENTARIAS USD 13,998,403
9 %		SERVICIOS DE MEDICAID USD 14,517,020
8 %		WC RESTRINGIDO PARA RESERVAS POR POLÍTICA USD 40,094,800
5 %		AYUDA DEL ESTADO USD 40,094,800
3 %		TARIFAS Y PASES USD 40,094,800
1 %		OTRO USD 1,360,436

EL DESGLOSE ADICIONAL DE ESTOS DATOS SE PRESENTA EN EL ANEXO A, TABLA 11.1 RECURSOS DE TODO EL DISTRITO



11.2 – RESUMEN DE LOS REQUISITOS DE TODO EL DISTRITO

Los requisitos financieros del Distrito de Tránsito de Lane incluyen nuestros Requisitos Operativos, Inversiones de Fondos de Capital, Transferencias y Reservas.

Requisitos Operativos: los requisitos operativos del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) se componen de estas áreas:

- **Servicios de personal:** estos incluyen todos los costos del Distrito por emplear al personal administrativo y del Sindicato Unido de Tránsito (Amalgamated Transit Union) que utiliza el Fondo General. Los requisitos de personal aumentaron 4.3 millones de USD en el año fiscal 2022 con respecto al presupuesto adoptado para el año fiscal 2021. Este aumento se debe en gran medida a los aumentos en el personal con respecto al presupuesto adoptado para el año fiscal 2021. Consulte la Sección 11.3 para obtener más detalles.
- **Materiales y servicios:** estos incluyen todos los costos del Distrito para cubrir una amplia variedad de suministros y experiencia externa, desde suministros de limpieza hasta neumáticos e información impresa para los pasajeros. En general, los requisitos para el año fiscal 2022 aumentaron alrededor del 2% en comparación con el presupuesto adoptado para el año fiscal 2021, pero los aumentos y las disminuciones variaron según el departamento. Estos cambios se analizan con mayor detalle en la sección 11.3.
- **Servicios de Riesgos y Seguro** estos incluyen todos los costos del Distrito por responsabilidad civil de vehículos y no de personal. Los requisitos para el año fiscal 2022 aumentaron 0.2 millones de USD con respecto al presupuesto adoptado para el año fiscal 2021 debido al aumento de los costos de seguros para vehículos nuevos, el seguro de la Estación de Tránsito de Santa Clara y la incorporación del seguro de seguridad cibernética.
- **Servicios Especializados:** estos incluyen todos los requisitos necesarios para operar los servicios especializados del Distrito de Tránsito de Lane (LTD), incluidos nuestros servicios de Eugene-Springfield, Servicios de Condado de Rural Lane, servicios de mejora de transporte en todo el estado y más. Los requisitos del año fiscal 2022 aumentaron 1.8 millones de USD con respecto al presupuesto del año fiscal 2021; 1.2 millones de USD de este aumento se debe a un aumento en los programas financiados por el Fondo de Transporte de Todo el Estado

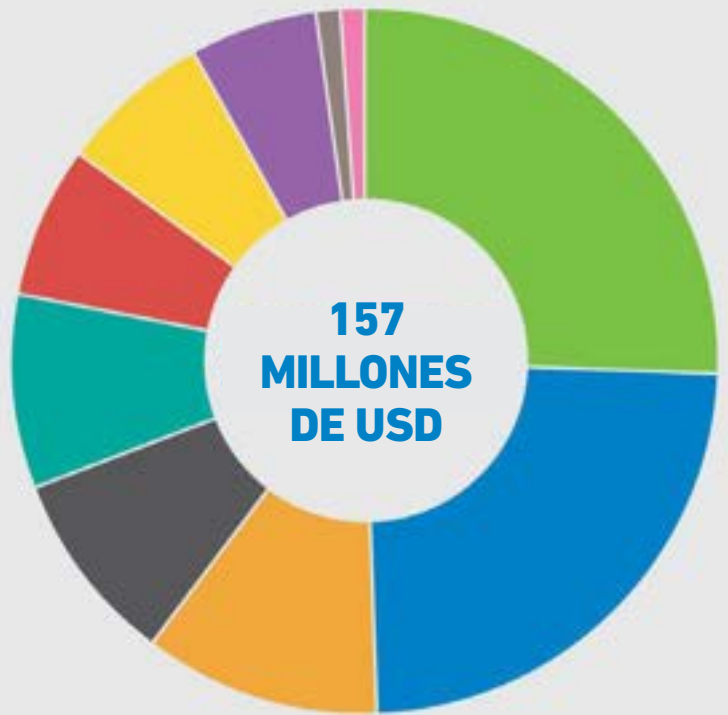
(STIF). Los 0.6 millones de USD restantes son por aumentos en RideSource de ADA y en el Transporte de Salud Mental.

- Medicaid:** estos incluyen todos los requisitos necesarios para operar el transporte de citas médicas críticas para personas que son elegibles en virtud del Plan de Salud de Oregón/Medicaid. Debido a los cambios en los requisitos estatales y al aumento de los costos por viaje debido a las restricciones por pandemia, los requisitos del año fiscal 2022 aumentaron 0.4 millones de USD con respecto al año fiscal 2021.
- Point2point:** estos incluyen todos los requisitos necesarios para operar el programa de opciones de transporte Point2point (P2p) del Distrito de Tránsito de Lane (LTD). El presupuesto de P2p para el año fiscal 2022 se ha reducido 0.5 millones de USD con respecto al presupuesto del año fiscal 2021. Esta reducción refleja que algunos de los programas P2p han sido transferidos a otras agencias o interrumpidos para realinearse y cumplir mejor con los objetivos del programa.

Inversiones de Fondos de Capital: estos incluyen todos los requisitos del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) para nuestros proyectos de capital de mejora y buen estado. Las inversiones de fondos de capital para el año fiscal 2022 aumentaron en 7.2 millones de USD en comparación con el año fiscal 2021. Con la excepción del proyecto de transformación de Franklin Boulevard, todos los proyectos incluidos en el presupuesto del año fiscal 2022 han sido evaluados y aceptados como parte del Plan de Inversión en la Comunidad 2021-2030 que fue aprobado por la Junta del Distrito en noviembre de 2020.

Transferencias: estos recursos son dinero que se puede transferir del Fondo General a tres Fondos de Ingresos Especiales y al Fondo de Proyectos de Capital. En el panorama general de nuestros Recursos de Todo el Distrito, estas transferencias no aumentan nuestros requisitos generales en comparación con nuestros ingresos generales, ya que se acaban de mover de un fondo a otro. Estas transferencias aumentan los requisitos de nuestro Fondo General. Los detalles sobre los cambios en las transferencias del Fondo General están disponibles en la Sección 11.3.

Reservas: estos requisitos incluyen dos tipos de reservas: Reservas operativas del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) para nuestro Fondo General y Fondos de Ingresos Especiales, y fondos restringidos para la igualación de subvenciones en nuestro Fondo de Proyectos de Capital. La política de reserva operativa requiere que el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) tenga un mínimo de dos meses de reserva operativa para cada uno de nuestros fondos operativos. Todas las reservas son inapropiadas y, por lo tanto, están restringidas para su uso en el presupuesto del año fiscal 2022 sin la aprobación adicional de la Junta.



USD 157,625,034

REQUISITOS DE TODO EL DISTRITO

26 %		SERVICIOS DE PERSONAL USD 40,425,776
24 %		PROYECTOS DE CAPITAL USD 37,245,418
11 %		TRANSFERENCIAS ENTRE FONDOS USD 16,775,071
9 %		SERVICIOS DE MEDICAID USD 14,917,220
9 %		WC RESTRINGIDO PARA SUBVENCIONES COMPLEMENTARIAS USD 13,998,403
7 %		SERVICIOS ESPECIALIZADOS USD 11,714,631
7 %		MATERIALES Y SERVICIOS USD 11,119,024
6 %		WC RESTRINGIDO PARA RESERVAS POR POLÍTICA USD 10,044,691
<1 %		POINT2POINT USD 708,509
<1 %		SEGURO USD 676,291

EL DESGLOSE ADICIONAL DE ESTOS DATOS SE PRESENTA EN EL APÉNDICE A, TABLA 11.2 REQUISITOS DE TODO EL DISTRITO



**NO SE PUEDE
CONOCER
UNA CIUDAD
SIN USAR SU
SISTEMA DE
TRANSPORTE
PÚBLICO.**

— EROL OZAN



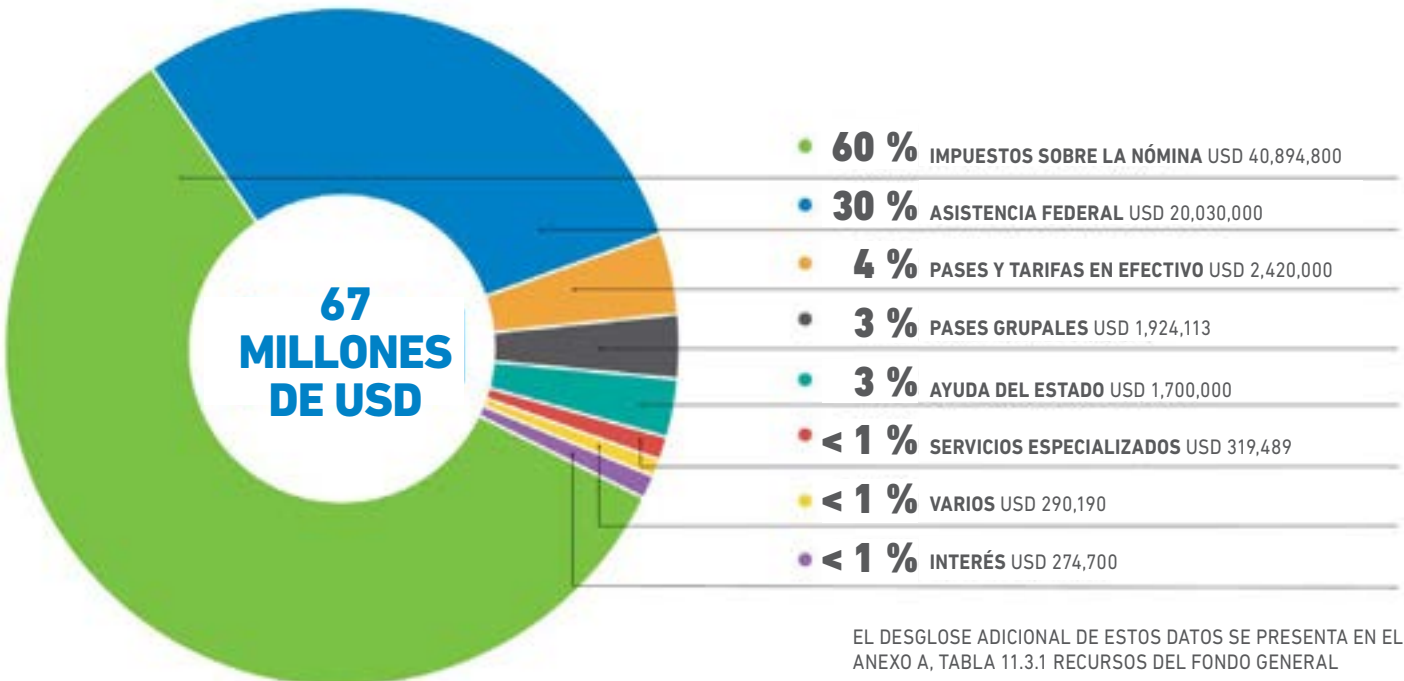
11.3 – FONDO GENERAL

RESUMEN DE RECURSOS DEL FONDO GENERAL

Los recursos financieros del Fondo General provienen de los ingresos operativos y no operativos. Los ingresos operativos incluyen tarifas en efectivo y pases, pases para grupos y servicios especializados (consulte la sección 11.1). Los ingresos no operativos provienen de impuestos sobre la nómina, asistencia de los gobiernos federales y estatales, intereses y otras fuentes diversas (consultar la sección 11.1).

USD 67,053,292

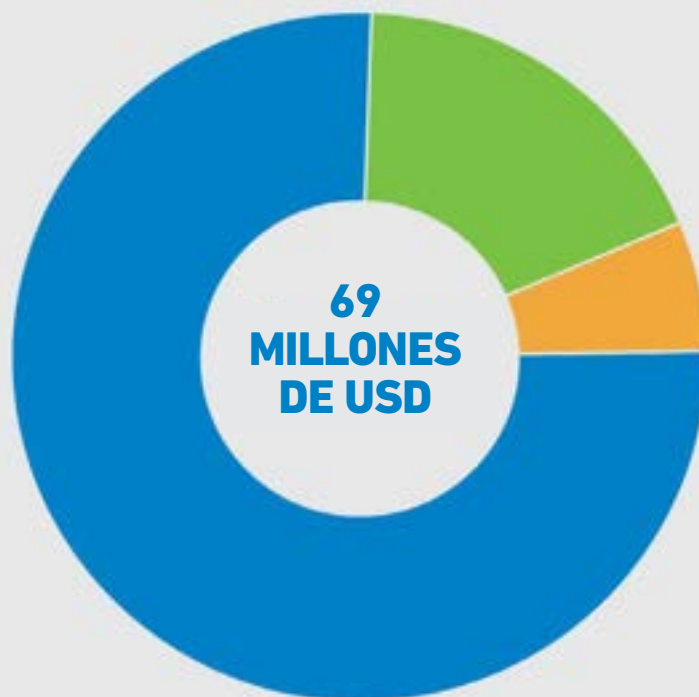
TOTAL DE RECURSOS DEL FONDO GENERAL



RESUMEN DE REQUISITOS OPERATIVOS DEL FONDO GENERAL

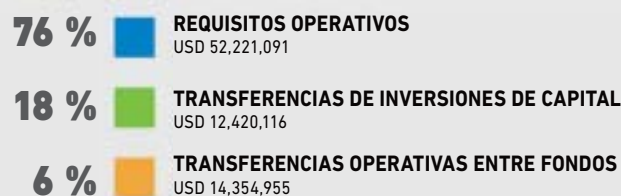
Los Requisitos Operativos del Fondo General incluyen Servicios de Personal, Materiales y Servicios, y Servicios de Riesgos y Seguros (consultar la sección 11.2). Se adopta el Fondo General del Distrito para gastos de 52.2 millones de USD en el año fiscal 2022 en comparación con un gasto presupuestario adoptado para el año fiscal 2021 de 47.5 millones de USD. A continuación, se presentan las estrategias y los principales factores que afectan estos gastos en el año fiscal 2022:

- Horas de servicio reducido:** el distrito redujo el horario de servicio a mediados de marzo de 2020 como resultado de la orden de quedarse en casa del gobernador. Desde entonces, el Distrito ha estado agregando gradualmente horas de servicio en días de semana. El presupuesto para el año fiscal 2022 refleja horas de ingresos anuales por 235,607, que son mayores que nuestras horas de ingresos anuales en el año fiscal 2021, pero aún una disminución del 5.1% con respecto a las horas de ingresos reales del año fiscal 2020.
- ATU:** un acuerdo de un año del Sindicato Unido de Tránsito (Amalgamated Transit Union) fue ratificado en febrero de 2021, lo que generó un aumento de los salarios de un 2% el 1 de julio de 2021 y de un 1% el 1 de enero de 2022. Este contrato vence el 30 de junio de 2022.
- Piezas y neumáticos:** nuestro gasto más grande en materiales y servicios, piezas y neumáticos, ha bajado 0.8 millones de USD con respecto al presupuesto para el año fiscal 2021 de 2.1 millones de USD.
- Combustible y lubricantes:** la segunda línea de gastos más grande del distrito en materiales y servicios es Combustible y lubricantes. Los costos de combustible disminuirán 0.2 millones de USD con respecto al presupuesto para el año fiscal 2021 debido a una reducción en las horas de servicio. Dadas las reducciones de las emisiones globales de viajes y gases de efecto invernadero, se espera que los costos de combustible permanezcan bajos. El precio por galón adoptado en el año fiscal 2021 fue de USD 1.81. Se proyecta que el precio por galón para el año fiscal 2022 será de USD 2.00. La compensación parcial del ahorro de costos de combustible y lubricantes es un aumento de 0.1 millones de USD por el costo de la electricidad para cargar la nueva flota de autobuses eléctricos.
- Soporte de hardware y software informático:** con un presupuesto para el año fiscal 2022 de 1.6 millones, el soporte de hardware informático, software y servicios asociados es nuestro tercer gasto más grande en materiales y servicios. El costo de estos servicios ha aumentado con el rol en expansión de los sistemas tecnológicos para prestar nuestros servicios de manera eficiente y efectiva. En esta categoría,



USD 68,996,162

TOTAL DE REQUISITOS DEL FONDO GENERAL



EL DESGLOSE ADICIONAL DE ESTOS DATOS SE PRESENTA EN EL ANEXO A, TABLA 11.3.2 REQUISITOS DEL FONDO GENERAL

“EN UN TRIMESTRE TÍPICO, MILES DE ESTUDIANTES, PROFESORES Y MIEMBROS DEL PERSONAL VIAJAN HACIA Y DESDE EL CAMPUS DE LA UO TODOS LOS DÍAS. AL TRABAJAR CON EL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD) PARA BRINDAR APOYO A AQUELLOS QUE VIAJAN EN AUTOBÚS O BICICLETA, CAMINAN Y COMPARTEN EL AUTOMÓVIL, LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUEDEN ASEGURARSE DE QUE TODOS EN EL CAMPUS TENGAN LAS HERRAMIENTAS QUE NECESITAN PARA VIAJAR DE LA MANERA QUE MÁS LES CONVENGA”.

—David Reesor, Director de Servicios de Transporte, Universidad de Oregón

se incluyen los costos de operación de nuestras plataformas EmX, nuestra infraestructura inalámbrica, las tabletas RideSource, el software de servicio comercial y de flota, y el soporte asociado. En el año fiscal 2022, el costo ha aumentado 3 millones de USD con respecto al presupuesto del año fiscal 2021.

- **Gestión de instalaciones:** el costo de gestión de nuestras instalaciones, incluidos el personal y los materiales y servicios, ha aumentado 0.3 millones de USD con respecto al presupuesto para el año fiscal 2020 y el año fiscal 2021. Este aumento se debe a lo siguiente:

- costos de limpieza en la Estación de Tránsito de Santa Clara;
- costos de desinfección de COVID-19 para todas las instalaciones;
- costos de paisajismo en la nueva Estación de Tránsito de Santa Clara;
- mantenimiento y reparaciones de seguridad en la Estación de Eugene y en las vías de autobuses de EmX;
- reemplazo de vacantes en el personal de la instalación para abordar las necesidades crecientes.

- **Servicios profesionales y contratados:** los presupuestos de servicios profesionales y contratados para el año fiscal 2022 ascienden a 1.4 millones, un aumento de 0.2 millones. Este aumento se debe a factores específicos exclusivos del año fiscal actual. En Recursos Humanos y Operaciones, los servicios profesionales completan las brechas de puestos críticos. En el Departamento de Finanzas, se está llevando a cabo un proyecto para reemplazar el antiguo sistema financiero que requiere recursos adicionales durante los próximos dos años fiscales para la implementación. El entorno de la pandemia y los disturbios sociales y políticos han requerido personal adicional de servicio de seguridad contratado para apoyar a nuestros departamentos de Seguridad Pública y Operaciones.

- **Información y publicidad:** la información impresa de los pasajeros y los presupuestos de los medios de publicidad han aumentado a 0.2 millones. Este aumento está relacionado con el Análisis Integral de Operaciones, la campaña planificada de marketing de la cantidad de pasajeros de otoño y los costos de producción de medios.

- **Capacitación y viajes:** la capacitación y los viajes a 0.4 millones de USD ascienden 0.1 millones de USD debido a la capacitación de nuevos operadores a medida que los operadores regresan al Distrito de las licencias y la reanudación de las capacitaciones que se cancelaron en el año fiscal 2020 y el año fiscal 2021 debido a la COVID-19.

- **Seguro:** el seguro para el año fiscal 2022 está presupuestado en 0.7 millones de USD, un aumento de 0.2 millones de USD debido al aumento de los costos de seguro para nuestros nuevos vehículos, el seguro de la Estación de Tránsito Santa Clara y la incorporación de un seguro de seguridad cibernética.

RESUMEN DE TRANSFERENCIAS DEL FONDO GENERAL

Estos recursos son dinero que se puede transferir del Fondo General a tres Fondos de Ingresos Especiales y al Fondo de Proyectos de Capital.

- Las transferencias del Fondo General al Fondo de Servicios Especializados han aumentado en 0.8 millones de USD como resultado de los aumentos anticipados en los viajes proporcionados a través del programa de servicios metropolitanos de la ADA de Eugene-Springfield, en parte debido a los límites de capacidad relacionados con la pandemia.
- La transferencia del Fondo General al Fondo de Proyectos de Capital aumentó 7 millones de USD. Esta transferencia fluctúa en función de la subvención complementaria requerida para los proyectos del Distrito. En la sección 11.8, se detallan los programas que se coordinarán a través de la transferencia del Fondo General.

RESUMEN DEL CAPITAL DE TRABAJO DEL FONDO GENERAL

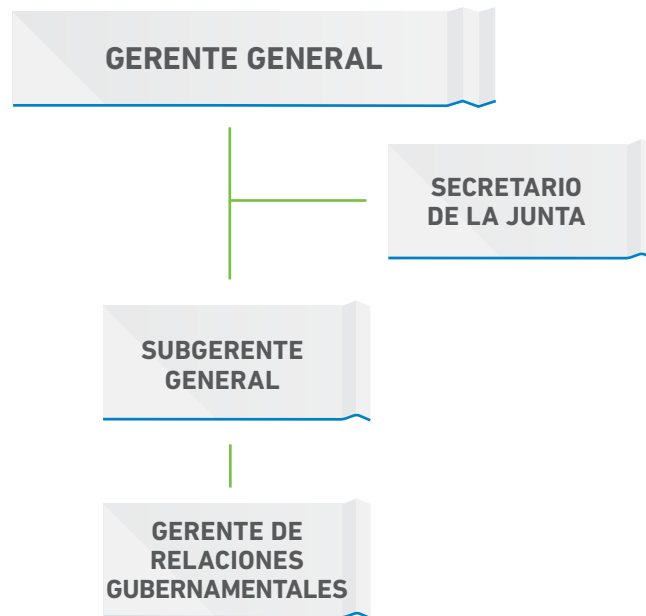
Aunque están restringidos para su uso en el año fiscal actual, estos recursos son fondos líquidos disponibles para su uso en nuestro fondo general.



11.4 – DESCRIPCIONES DEL DEPARTAMENTO DEL FONDO GENERAL



OFICINA EJECUTIVA

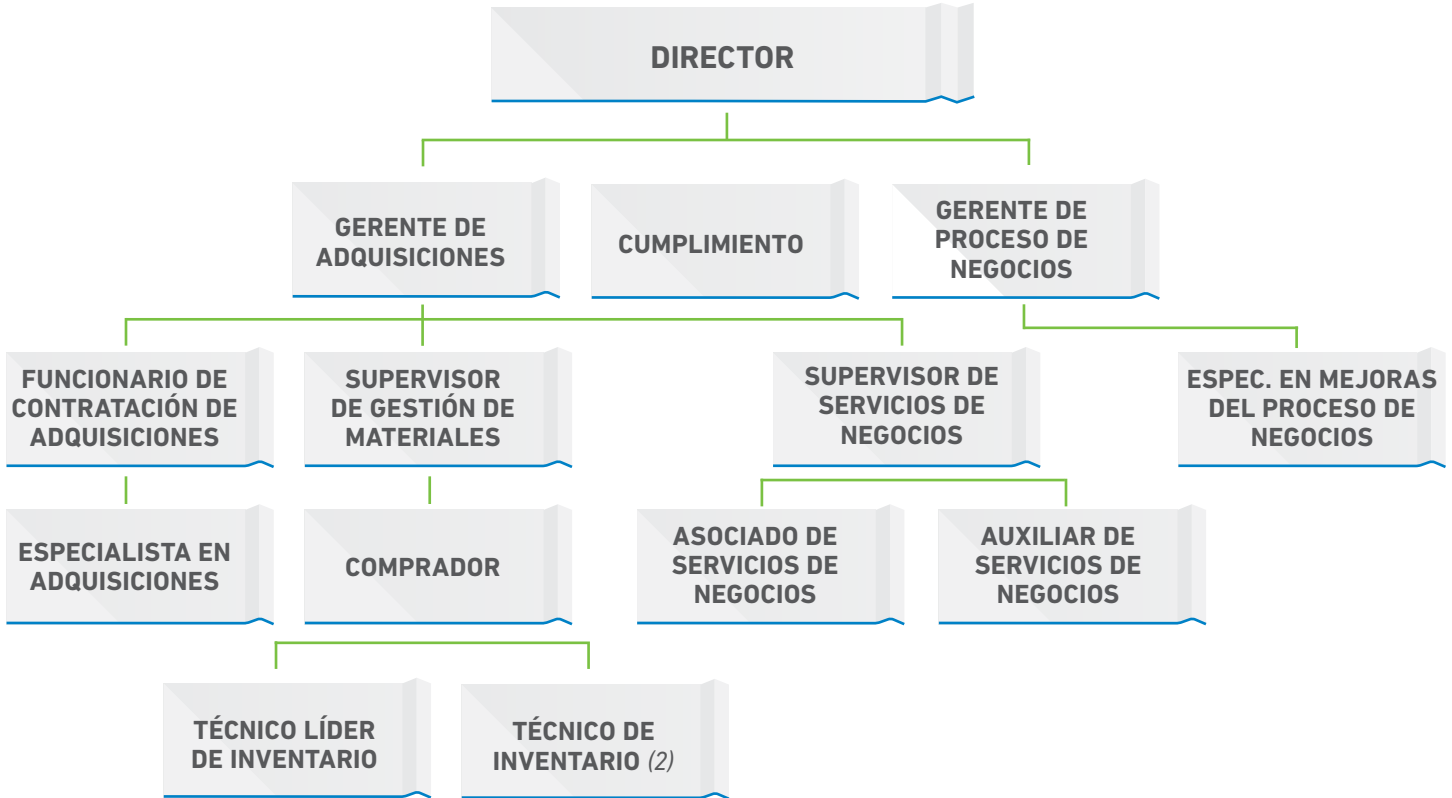


OFICINA EJECUTIVA

- Proporciona liderazgo y dirección general del Distrito.
- Comunica y promueve la visión, la misión, las metas, los objetivos y las estrategias de todo el distrito según lo establecido por la Junta Directiva.
- Establece y mantiene las relaciones con la Junta Directiva, los líderes comerciales de la comunidad, los electores, los organismos legislativos, los funcionarios públicos, las organizaciones de profesionales y el público en general.
- Garantiza que el sistema de tránsito proporcione opciones de movilidad seguras, confiables y eficientes para el público.
- Garantiza el cumplimiento de las normas y leyes estatales y federales, y de las políticas y los procedimientos establecidos por la Junta.
- Garantiza la integridad fiscal del sistema.
- Gestiona la agenda y estrategia legislativa estatal y federal; analiza la legislación adoptada e involucra al personal del Distrito, cuando corresponda, para su revisión.
- Ayuda al Distrito a asegurar la financiación necesaria para el capital y otros proyectos.
- Ayuda al Distrito a desarrollar relaciones constructivas con el gobierno local, estatal y federal; y con socios comerciales y cívicos.
- Apoya las relaciones con los medios y las comunicaciones estratégicas.
- Mantiene sistemas adecuados para la comunicación y las relaciones laborales efectivas, como enlace principal con la Junta Directiva.



SERVICIOS DE NEGOCIOS



SERVICIOS DE NEGOCIOS

El Departamento de Servicios de Negocios incluye los siguientes grupos de trabajo:

El grupo de trabajo de Adquisiciones es responsable de planificar, organizar y supervisar el proceso de adquisición para todos los servicios, partes, materiales y bienes utilizados o consumidos por el Distrito. El equipo de Gestión de Materiales es responsable de comprar y gestionar el inventario de piezas de autobuses de tránsito, consumibles y otros suministros para garantizar la confiabilidad de la flota. También supervisa y administra la función de garantía del vehículo.

El grupo de trabajo de Cumplimiento es responsable de garantizar que las adquisiciones del Distrito y otras funciones cumplan con los requisitos de cumplimiento estatales y federales para garantizar la integridad, la equidad y la inclusión, lo que incluye:

- Adquisición
- Empresa Comercial en Desventaja
- Ley de Estadounidenses con Discapacidades y Título VI

- Ley de Portabilidad y Responsabilidad del Seguro Médico (HIPAA)
- Davis Bacon/BOLI/OJT
- EEO/AA y cumplimiento del programa de Drogas y Alcohol

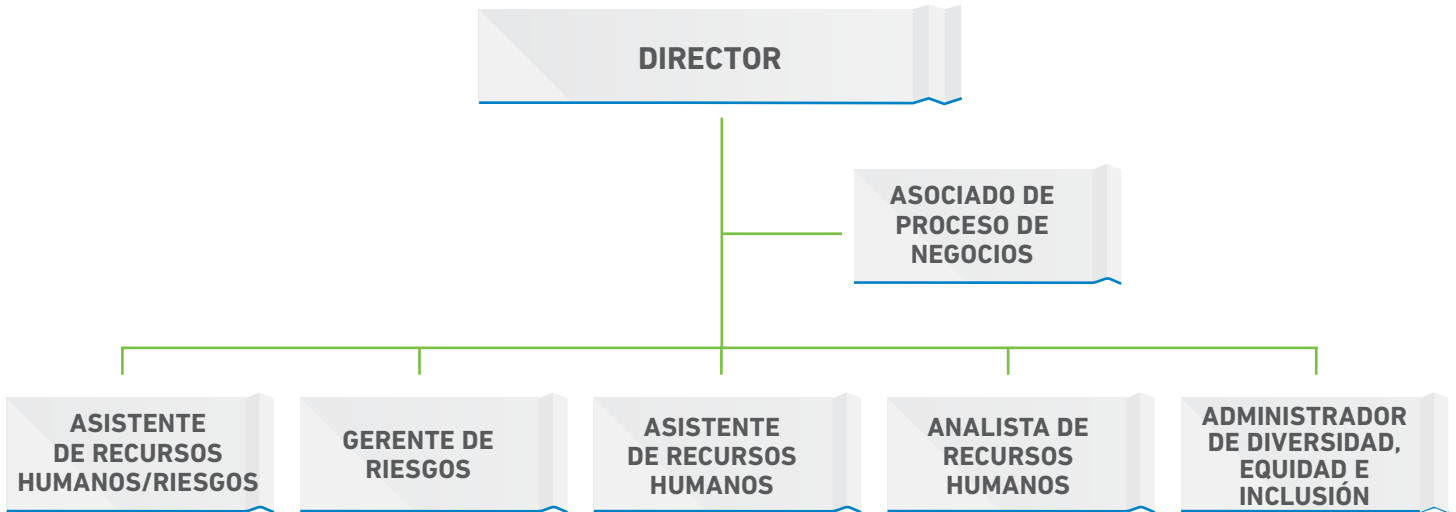
Este grupo de trabajo también:

- garantiza la utilización de pequeñas empresas y empresas propiedad de minorías a través de DBELO;
- supervisa las actividades de adquisición de propiedades, incluida la coordinación de acuerdos de licencia y depósito en garantía; y
- nombra al presidente para que se desempeñe en el Consejo de Diversidad del Distrito.

El grupo de trabajo de Gestión de Proceso de Negocios tiene la tarea de mejorar y optimizar el proceso de negocios del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) para que nuestras actividades sean optimizadas, y maximicemos la productividad y utilicemos los recursos de la manera más eficiente.



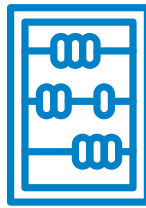
RECURSOS HUMANOS Y GESTIÓN DE RIESGOS



RECURSOS HUMANOS Y GESTIÓN DE RIESGOS

El Departamento de Recursos Humanos (RR. HH.) y de Gestión de Riesgos verifica que el Distrito tenga el poder de las personas adecuadas para llevar a cabo la Misión del Distrito. Lo hacen a través del reclutamiento y la contratación de nuevos empleados, la compensación y los beneficios, la incorporación de empleados, las relaciones laborales, el monitoreo del desempeño, la capacitación en toda la organización, la cultura de la compañía y la exposición al riesgo.





ADMINISTRACIÓN FINANCIERA



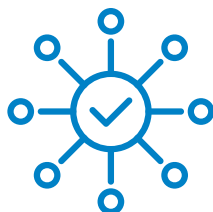
ADMINISTRACIÓN FINANCIERA

El Departamento de Administración Financiera proporciona la planificación financiera, el seguimiento, la presentación de informes y la supervisión que permiten al Distrito aprovechar los ingresos y las subvenciones estatales y federales para financiar las operaciones, la infraestructura y las instalaciones de una manera eficiente y sustentable.

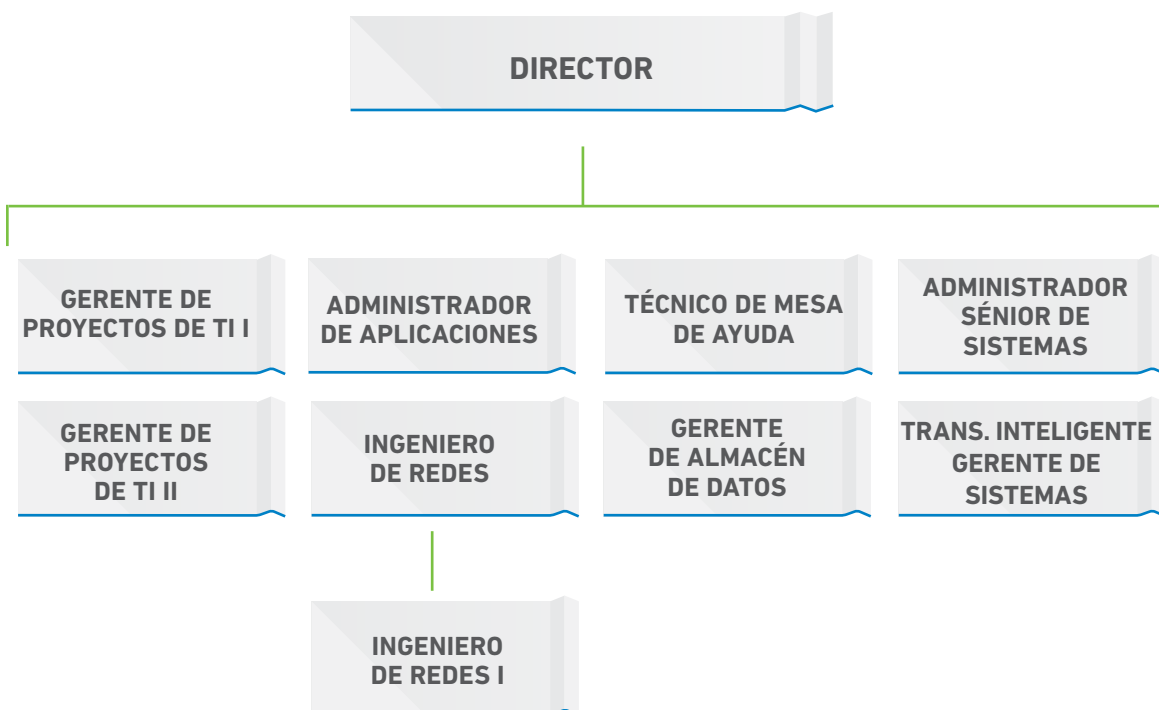
La Administración Financiera proporciona los siguientes servicios para el Distrito:

- Cumplimiento e informes
- Supervisión y transparencia
- Gestión y planificación financiera
- Presupuestos, proyecciones y modelado de escenarios
- Análisis
- Gestión de subvenciones
- Gestión de activos
- Contabilidad
- Nómina





TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN E INNOVACIÓN ESTRATÉGICA



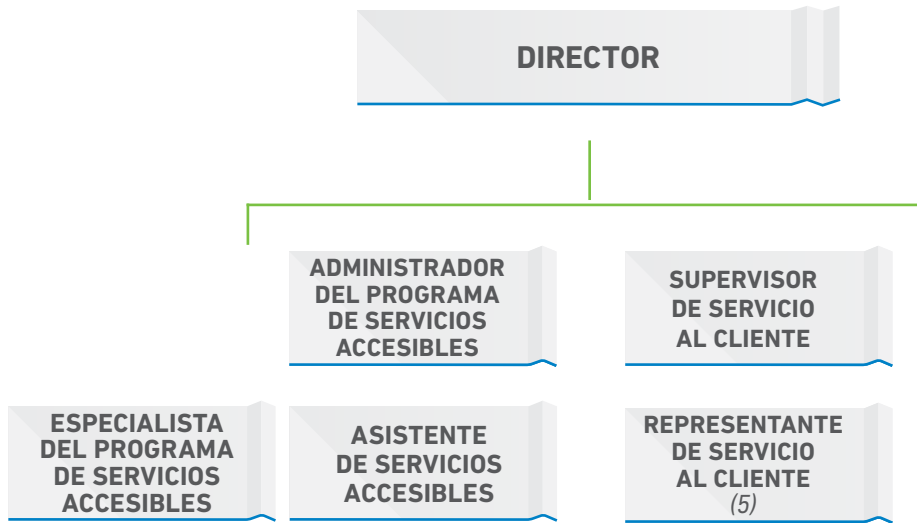
TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN E INNOVACIÓN ESTRATÉGICA

El Departamento de Tecnología de la Información e Innovación Estratégica proporciona los siguientes servicios para el Distrito:

- Gestión y soporte del software del distrito
- Planificación, implementación y soporte de redes, servidores, sistemas, bases de datos, acceso inalámbrico, y otros activos tecnológicos
- Planificación, implementación y gestión de tecnología en el vehículo (MDT, radios, tabletas, mostradores de pasajeros, validadores de tarifas, cámaras de video)
- Gestión y soporte de la tecnología de plataforma EmX (señales en tiempo real, conexiones de red, red de fibra)
- Almacenamiento de datos, gestión de datos, apoyo y análisis
- Control de acceso y ciberseguridad
- Capacitación en tecnología
- Gestión e implementación de proyectos de software
- Sistema de correo electrónico del Distrito de Tránsito de Lane (LTD)
- Innovación Tecnológica



SERVICIOS ESPECIALIZADOS Y PARA CLIENTES



SERVICIOS ACCESIBLES

El Equipo de Servicios Accesibles trabaja para que los programas y servicios estén disponibles para que nuestros pasajeros puedan disfrutarlos y para que nuestra comunidad sea fácilmente accesible.

Sus tareas incluyen:

- supervisar los servicios a demanda, como el Conector Cottage
- Grove;
- administrar los programas del Fondo de Mejora de Transporte
- Especiales;
- gestionar contratos de servicios rurales, incluyendo Cottage Grove, Florence Rhody Express y Oakridge Diamond Express;
- desarrollar, mantener y gestionar el cumplimiento de la política de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA);
- supervisar la política de Adaptación/Modificación Razonable;
- administrar el Plan de Administración Coordinada y del Programa de Carriles;
- supervisar y gestionar las operaciones y los programas del Centro de Contacto de RideSource (RSCC) (consulte la página 103).

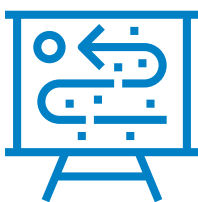
SERVICIOS AL CLIENTE

El Equipo de Servicio al Cliente es el rostro del Distrito de Tránsito de Lane (LTD). Proporcionan un recurso único y centralizado para que los clientes reciban información, compren pasajes y planifiquen sus viajes con la ayuda de amables profesionales.

Sus tareas incluyen:

- Supervisión del sistema TouchPass
- Coordinación del programa de pases de bajos ingresos
- Gestión de objetos perdidos





MARKETING Y COMUNICACIONES



MARKETING Y COMUNICACIONES

El equipo de Marketing y Comunicaciones proporciona información de servicio, una voz en los programas y servicios del Distrito de Tránsito de Lane (LTD), y garantiza que la información sea accesible, clara y elimine las barreras para comprender y usar el transporte público. Es su responsabilidad:

- gestionar el plan de marketing y comunicaciones;
- gestionar las comunicaciones digitales del distrito;
- desarrollar estándares de marca que reflejen los valores y la voz del Distrito de Tránsito de Lane (LTD);
- gestionar herramientas de comunicación;
- gestionar procesos de extensión de servicios públicos;
- supervisar programas de pases grupales de empleadores y pasajes;
- supervisar el programa de dominio limitado del inglés;
- administrar la política de tarifas del Distrito de Tránsito de Lane (LTD).

Los programas principales incluyen:

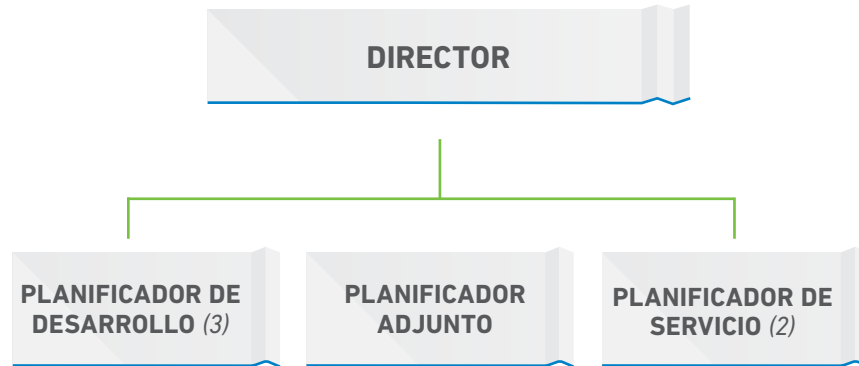
- Programas de Opciones de Transporte del Empleador
 - Administración de la red de coordinadores de transporte del empleador
 - Programa de Traslado de Emergencia al Hogar
 - Alcance del empleador
- Programa Valley Vanpool
- Programa Bike Locker
- Información y equipos de seguridad para pasajeros de bicicletas/peatones/autobuses
- Administración del programa de transporte compartido "Get There" para empleadores
- Administración de pases grupales
- Información y recursos sobre opciones de transporte

POINT2POINT

El programa Point2point se encuentra en el Departamento de Marketing y Comunicaciones. Coordina con los empleadores de nuestra región para alentar el uso de alternativas para reducir la dependencia de vehículos de ocupación única y disminuir la congestión.



PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO



PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO

El Departamento de Planificación y Desarrollo diseña e implementa el sistema para garantizar el mejor servicio para satisfacer las necesidades actuales de movilidad de nuestra comunidad y planea invertir en movilidad nueva o mejorada en el futuro. El departamento brinda los siguientes servicios:

PLANIFICACIÓN DE SERVICIO

- Diseño e implementación del servicio
- Análisis
- Administración de la política de servicio

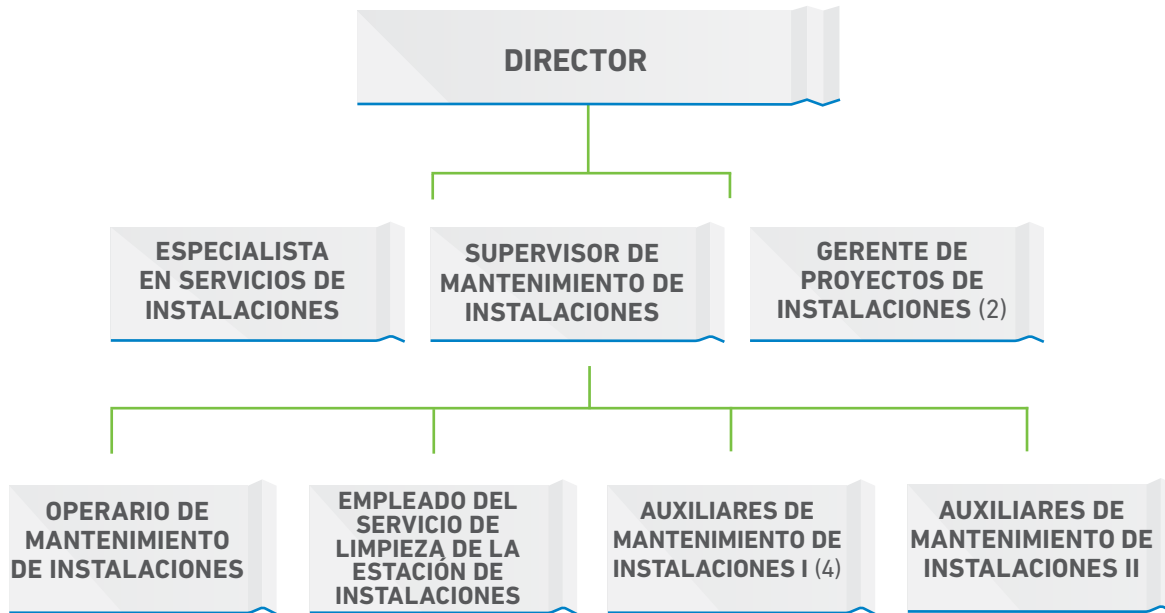
PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO

- Administra el Plan de Negocios estratégico: establece el marco para que la organización se enfoque y priorice nuestros recursos y actividades como parte de nuestro ciclo de planificación estratégica.
- Proporciona un Análisis Integral de Operaciones: brinda una oportunidad para observar el sistema de manera holística en busca de oportunidades para mejorar el servicio a la comunidad.
- Participa en esfuerzos de planificación regional.
- Participa en asociaciones regionales en otras agencias.





GESTIÓN DE INSTALACIONES

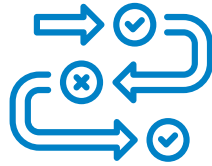


GESTIÓN DE INSTALACIONES

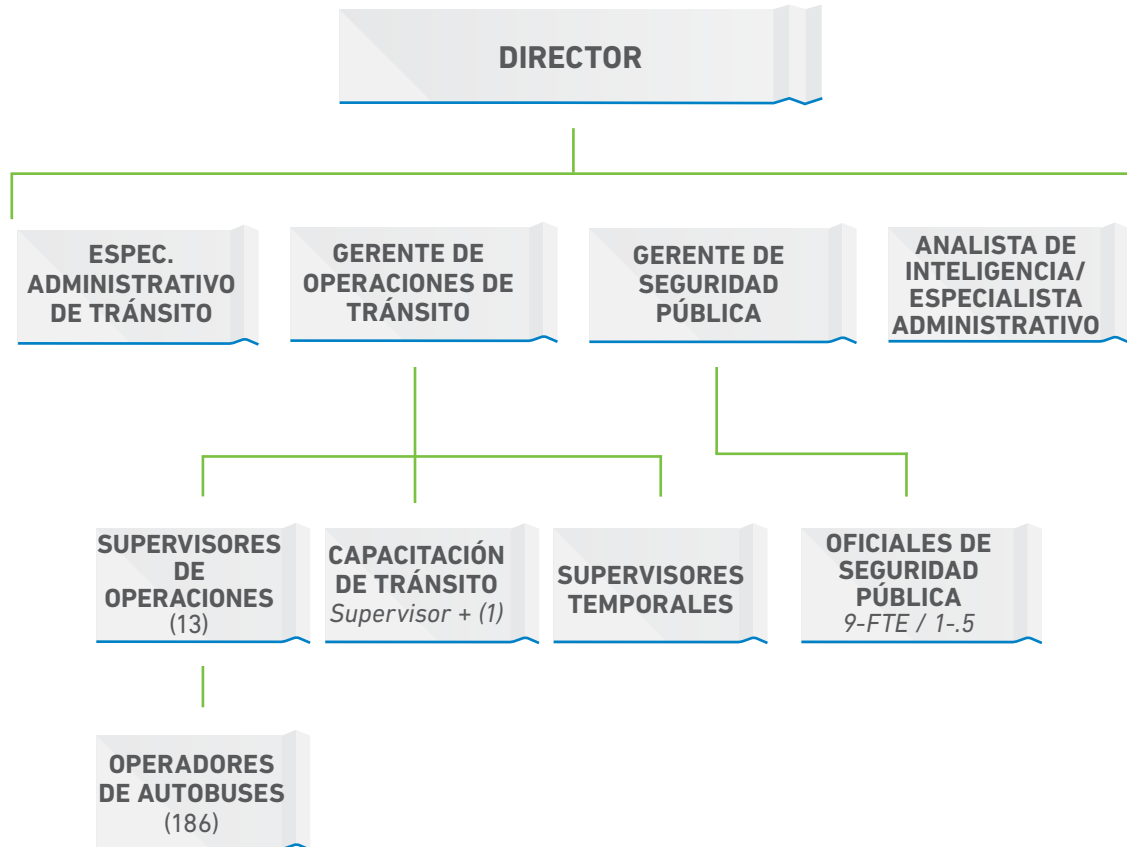
El departamento de Gestión de Instalaciones es el administrador principal del entorno construido del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) y proporciona instalaciones seguras, saludables y funcionales que respaldan los objetivos de aquellos a quienes servimos. El equipo planifica y ejecuta las inversiones estructurales y se preocupa por estas para integrar a las personas, el lugar, el proceso y la tecnología.

El equipo de Gestión de Instalaciones es responsable del cuidado y mantenimiento de:

- 2 campus operativos
- 20 millas de carriles de autobús
- 2 estaciones centrales
- 20+ millas del planta de fibra óptica
- 11 estaciones de barrio
- 1,300 paradas de autobuses
- 60 plataformas EmX
- 200 refugios de ruta fija



OPERACIONES DE TRÁNSITO



OPERACIONES DE TRÁNSITO

Operaciones de Tránsito incluye a los operadores que conducen nuestros autobuses de ruta fija y EmX, sus supervisores y capacitadores, personal de seguridad pública y especialistas administrativos. Juntos, el equipo se asegura de que brindemos un servicio seguro y sin inconvenientes, y una experiencia del cliente excepcional.

CAPACITACIÓN DE TRÁNSITO

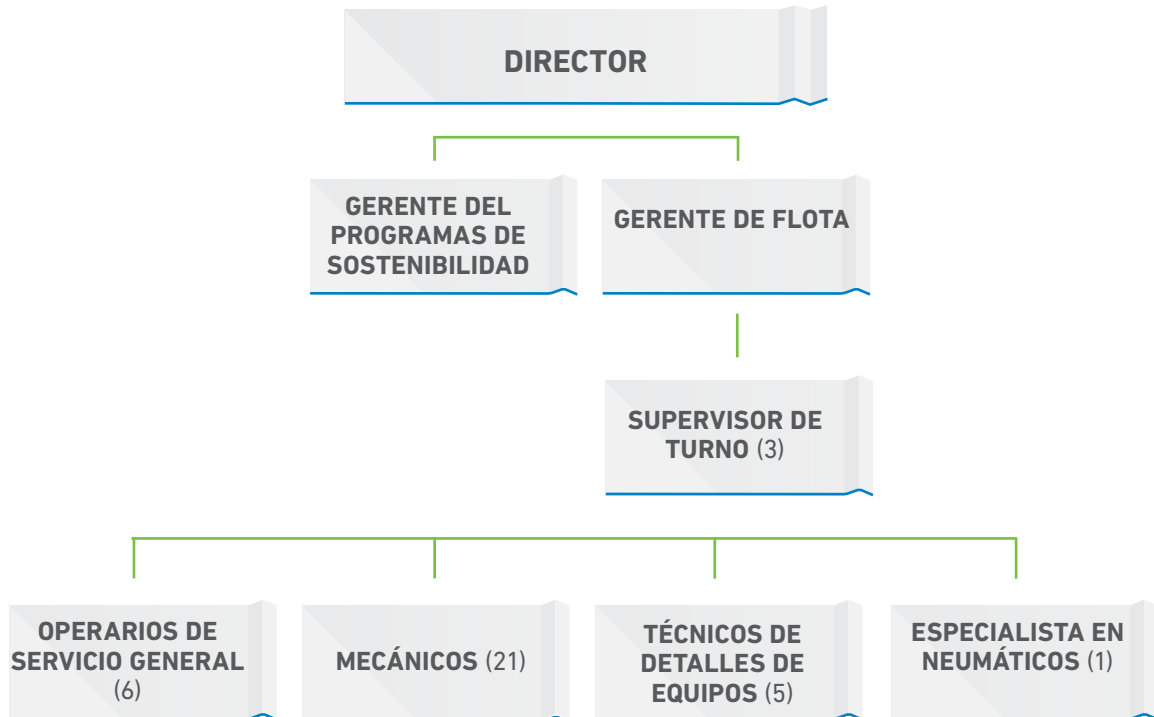
El Grupo de Trabajo de Capacitación de Tránsito coordina sólidas oportunidades de capacitación y apoyo educativo a los empleados del Distrito para el crecimiento y desarrollo profesional. El Grupo de trabajo desarrolla y ofrece programas de capacitación relevantes para mantener los requisitos estatales y federales, evalúa las necesidades de capacitación en todo el Distrito y proporciona prácticas de capacitación correctivas para mantener los estándares de seguridad nacionales.

SEGURIDAD PÚBLICA

Seguridad Pública garantiza un sistema de tránsito seguro y cómodo para los pasajeros, los empleados y el público al monitorear las medidas de seguridad y participar en un proactivo servicio al cliente para crear un entorno que promueva el comportamiento positivo. Este grupo también coordina el control de acceso físico y electrónico para que las instalaciones del Distrito protejan a nuestra gente y nuestros activos.



GESTIÓN DE LA FLOTA



GESTIÓN DE LA FLOTA

El Departamento de Gestión de la Flota suministra y mantiene nuestros vehículos para garantizar un servicio seguro y confiable. Garantizan que los vehículos se limpien, se carguen con combustible, se mantengan y se reemplacen de manera eficiente y efectiva. Las responsabilidades de la Gestión de la Flota incluyen:

- Plan de mantenimiento de la flota de largo alcance
- Plan de Reemplazo de Flota para vehículos de ruta fija y paratránsito, siguiendo los compromisos del Distrito con la sostenibilidad ambiental, la confiabilidad, la accesibilidad y la seguridad
- Gestión del desempeño
- Capacitación mecánica y del personal
- Mejora continua del proceso siguiendo las mejores prácticas en limpieza de vehículos, abastecimiento de combustible, mantenimiento preventivo y reparaciones



11.5 – FONDO DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS

El Fondo de Servicios Especializados incluye los servicios de transporte de ruta no fija/no BRT (autobús de tránsito rápido) del Distrito. Estos servicios incluyen transporte coordinado de servicios humanos, transporte rural del condado, servicios de movilidad en demanda del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) y programas financiados específicamente por el Fondo de Mejoras de Transporte de Todo el Estado. Las solicitudes de presupuesto son generalmente planas, con la excepción del aumento anticipado de gastos en servicios contractuales, incluido nuestro contrato del Centro de Contacto de RideSource con Medical Transportation Management (MTM), el contrato de Rhody Express y el contrato de Diamond Express. A continuación, se presentan los puntos destacados del presupuesto para cada grupo de programas para el año fiscal 2022.



USD 11,714,631

RECURSOS TOTALES DEL FONDO DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS

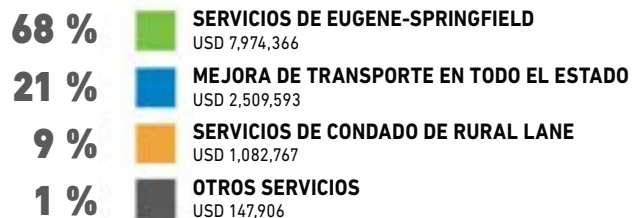


EL DESGLOSE ADICIONAL DE ESTOS DATOS SE PRESENTA EN EL ANEXO A, TABLA 11.5.1 REQUISITOS DE SSF



USD 11,714,631

REQUISITOS TOTALES DEL FONDO DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS



EL DESGLOSE ADICIONAL DE ESTOS DATOS SE PRESENTA EN EL ANEXO A, TABLA 11.5.2 REQUISITOS DE SSF



TRANSPORTE COORDINADO DE SERVICIOS HUMANOS (CHST)

El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) ofrece transporte crítico a múltiples programas de transporte como parte de CHST:

- **LTD RideSource:** proporciona servicio de transporte de origen a destino para personas que no pueden viajar de manera independiente en el servicio de autobús del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) debido a una discapacidad.
- **LTD RideSource Shopper:** ofrece un servicio de traslado semanal agrupado de compradores para personas de la tercera edad y personas con discapacidades.
- **LTD Veterans:** permite el acceso a los beneficios para veteranos.
- **Crucial Connections:** gestiona el transporte a corto plazo para abordar necesidades médicas repentinas e inmediatas para personas sin acceso de transporte o programa identificado.
- **South Lane Operations** (Ciudad de Cottage Grove): brinda servicios comunitarios para individuos en el sur del condado de Lane.
- **DD53 Work Trips** (DHS): proporciona transporte hacia y desde los lugares de trabajo para personas con discapacidades del desarrollo.
- **Volunteer Escort** (Consejo de Gobiernos de Lane, LCOG): permite el reembolso de millas para voluntarios que asisten a las personas para ir y venir de servicios críticos.
- **Transporte de Salud Mental** (White Bird Clinic): conecta a las personas que experimentan problemas de salud mental con servicios y apoyo.
- **Transporte preescolar** (Pearl Buck): ofrece transporte preescolar para niños de personas con discapacidades.
- **Programa de Capacitación de Viajes y Transporte** (LTD/Conceptos de trabajo alternativos): brinda apoyo a las personas que necesitan un poco más de ayuda para aprender a manejar el sistema, continuar con el manejo del sistema y hacer conexiones en nuestro centro de transporte principal.
- **Programa de Evaluación de Elegibilidad para el Transporte** (LTD/Conceptos de trabajo alternativo/LCOG/White Bird): ofrece evaluaciones individuales para determinar la forma más adecuada de conectar a las personas de la tercera edad y las personas con discapacidades con los servicios y destinos a los que desean acceder.

Durante el año fiscal 2021, muchos de estos servicios se han suspendido debido a la COVID-19, incluido RideSource Shopper, el transporte preescolar Pearl Buck, los viajes de trabajo DD53 y el Programa de Capacitación de Viajes y Transporte. Estos programas se reanudarán, según corresponda, en función de la demanda y la orientación de las agencias de salud estatales, locales y federales. La parte de servicios de paratransito y metro de Eugene-Springfield del presupuesto para el año fiscal 2022 se adopta en 8 millones de USD en comparación con un presupuesto adoptado para el año fiscal 2021 de 7.4 millones de USD. Este aumento representa los aumentos generales de la cantidad de pasajeros y los viajes recientemente establecidos por personas que reciben los servicios a través de Mentor Oregon o Full Access Brokerage.

SERVICIOS DE CONDADO Y RURAL

Estos programas proporcionan conectividad dentro de las comunidades rurales y conectan a las comunidades rurales con el área metropolitana. Los costos de los servicios rurales y del condado no financiados por el Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF) se mantienen estables en 1.1 millones de USD.



OTROS SERVICIOS DE MOVILIDAD

Nuestros proyectos de movilidad en demanda se vieron afectados por la COVID-19. EmGo, el proyecto del centro de Eugene, continúa suspendido. El conector Cottage Grove se interrumpió durante cinco meses y se reinició en agosto de 2020. Otros costos de servicios de movilidad se mantienen estables en 0.2 millones de USD.

MEJORA DE TRANSPORTE EN TODO EL ESTADO

En 2017, la legislatura estatal aprobó el proyecto de ley de la Cámara de Representantes 2017 (HB 2017). La Sección 122 de HB 2017 conocida como “Keep Oregon Moving” (Mantener a Oregon en movimiento) estableció fondos destinados a apoyar las mejoras en el transporte público en Oregon para ayudar a construir economías dinámicas con buenos trabajos, mayor calidad de vida, ambiente limpio y personas seguras y saludables. El fondo proporciona un recurso estatal exclusivo para el tránsito y está financiado por un impuesto sobre la nómina de los empleados de un décimo del uno por ciento. En el año fiscal 2022, el Distrito ha presupuestado 2.5 millones de USD para nuevos programas de movilidad, continúa con programas financiados previamente y reanuda los programas suspendidos debido a la COVID-19, incluidos Florence Rhody Express y Oakridge Diamond Express. Se prevé que estos proyectos comiencen en el año fiscal 2022. Los programas incluidos en el presupuesto para el año fiscal 2022 incluyen proyectos de servicios especializados que están dentro y fuera del distrito.

NUESTROS PROYECTOS DENTRO DEL DISTRITO INCLUYEN:

- **Billetera móvil:** aplicación que permite a los clientes planificar un viaje utilizando una variedad de modos de transporte (tránsito, bicicleta compartida, scooter compartido, caminata, etc.) y pagar ese viaje utilizando una “billetera móvil” todo en uno.

- **Movilidad en Demanda de Cottage Grove:** un servicio que proporciona movilidad de viaje compartido a áreas de poblaciones de bajos ingresos y adultos mayores concentradas dentro de los límites de la ciudad de Cottage Grove.
- **Servicio Piloto de Movilidad en Demanda:** un servicio piloto que proporciona movilidad en viajes compartidos a áreas de poblaciones concentradas de bajos ingresos y personas mayores dentro del Distrito.
- **Plan de Gestión de Movilidad:** un plan que explora las inversiones en nuevos modos, integraciones y asociaciones para avanzar en los esfuerzos del Distrito para continuar proporcionando un transporte de alta calidad a una gran parte de nuestra comunidad.
- **Ampliación de RideSource Shopper:** un servicio que proporciona un sistema de transporte compartido a los mercados de compras del vecindario para adultos mayores y personas con discapacidades.
- **Administración de subvenciones del Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF):** una parte de los fondos para cubrir el costo administrativo asociado con la administración de los programas STIF dentro y fuera del distrito.
- **Descripción general del programa STIF del condado de Lane:** una guía informativa sobre los proyectos del Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF) para aumentar la transparencia y comunicar claramente los beneficios a la comunidad.
- **Mejora del Programa de Bicicletas Compartidas:** un proyecto que beneficia a la conectividad al expandir la flota de bicicletas compartidas y estaciones de bicicletas compartidas, mejorar las operaciones y aumentar el acceso y la equidad a través de membresías gratuitas de bajos ingresos.
- **Integración de Cobro de Tarifas** (parte dentro del distrito): un proyecto que elimina el sistema de cobro de tarifas fragmentado actual y lo reemplaza por un sistema sin problemas que mejora la experiencia del cliente cuando los pasajeros se mueven entre comunidades dentro del condado de Lane (p. ej., Diamond Express, Lane Link Eugene/Springfield, Rhody Express, etc.).
- **Conector Florence/Eugene** (dentro del distrito): un servicio que une a Florence y Eugene a lo largo de la autopista 126, que se conecta en centros de tránsito clave y permite a los pasajeros acceder a destinos a lo largo de la ruta entre Florence y Eugene.
- **Mejora del conector Lane-Douglas** (parte dentro del distrito): un aumento en la cantidad de días que opera el servicio de ruta fija del Conector Lane-Douglas. El conector ofrece servicio de ida y vuelta entre Eugene VA Clinic y Roseburg VA Hospital.



PROYECTOS FUERA DEL DISTRITO:

- Conector Florence/Eugene** (Porción fuera del distrito): un servicio que une a Florence y Eugene a lo largo de la autopista 126, que se conecta en centros de tránsito clave y permite a los pasajeros acceder a destinos a lo largo de la ruta de Florence-Eugene.
- Mejora del conector Lane-Douglas** (parte fuera del distrito): un aumento en la cantidad de días que opera el servicio de ruta fija del conector Lane-Douglas. El conector ofrece servicio de ida y vuelta entre Eugene VA Clinic y Roseburg VA Hospital.
- Integración de Cobro de Tarifas** (parte fuera del distrito): un proyecto que elimina el sistema de cobro de tarifas fragmentado actual y lo reemplaza por un sistema sin problemas que mejora la experiencia del cliente cuando los pasajeros se mueven entre comunidades dentro del condado de Lane (p. ej., Diamond Express, Lane Link Eugene/Springfield, Rhody Express, etc.).
- Ruta Florence/Yachats:** un servicio que une las comunidades rurales y costeras de Florence y Yachats a lo largo de la autopista 101.
- Reserva del Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF):** reserva de fondos para gastos operativos fuera del distrito para alinearse con la política de reserva del Distrito de una reserva operativa mínima de dos meses.



11.6 – FONDO MEDICAID

El Distrito proporciona transporte vital para asistir a citas médicas para las personas que son elegibles en virtud del Plan de Salud de Oregón/Medicaid. Oregón ha defendido históricamente el transporte por razones médicas como un beneficio fundamental de Medicaid. El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) incorpora un lente “menos costosa y más apropiada” para proporcionar servicio a estas citas, utilizando pases de autobús, vale de combustible/reembolso y viajes en taxi con uno de los 27 operadores privados de taxi en nuestro condado. El presupuesto adoptado para el año fiscal 2022 para el Fondo Medicaid es de 14.9 millones de USD, un aumento de 0.4 millones de USD con respecto al presupuesto para el año fiscal 2021. Este aumento puede atribuirse a algunos de los siguientes factores:

- Un aumento en los gastos administrativos. Esto se debe a la extensión planificada de nuestro contrato con MTM (para la gestión del Centro de Contacto de RideSource) y a la complejidad del cumplimiento según los nuevos requisitos estatales implementados en enero de 2020. Estos requisitos presentan desafíos significativos en términos de nuestra capacidad para cumplir con métricas estrictas y obligaciones de informes cada vez más sólidas.
- Un aumento en los costos por viaje. Aunque la cantidad de pasajeros ha disminuido en general, nuestra comunidad aún necesita el transporte público. Debido a las restricciones por pandemia, no hemos podido proporcionar tantos viajes compartidos, lo que generó un aumento de los costos por viaje.

EL DISTRITO PROPORCIONA TRANSPORTE VITAL PARA ASISTIR A CITAS MÉDICAS PARA LAS PERSONAS QUE SON ELEGIBLES EN VIRTUD DEL PLAN DE SALUD DE OREGÓN/MEDICAID.

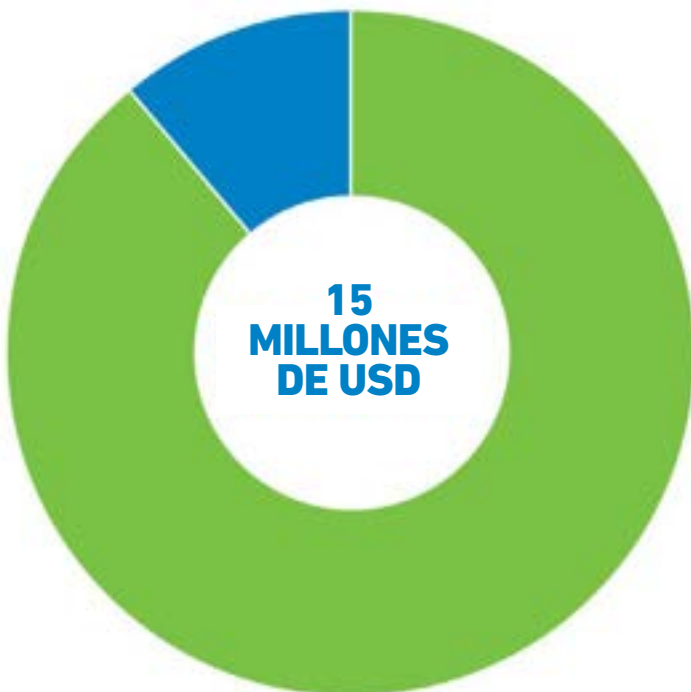


USD 14,917,220

RECURSOS TOTALES DE MEDICAID

- 89 %** ■ **SERVICIOS MÉDICOS DE MEDICAID**
USD 13,267,295
- 8 %** ■ **EXENCIÓN DE TRANSPORTE DE MEDICAID**
USD 1,249,725
- 3 %** ■ **TRANSFERENCIA DESDE EL FONDO GENERAL**
USD 400,200

EL DESGLOSE ADICIONAL DE ESTOS DATOS SE PRESENTA EN EL APÉNDICE A, TABLA 11.6.1 REQUISITOS DEL FONDO MEDICAID



USD 14,917,220

REQUISITOS TOTALES DE MEDICAID

- 89 %** ■ **SERVICIOS MÉDICOS DE MEDICAID**
USD 13,267,495
- 11 %** ■ **SERVICIOS NO MÉDICOS DE MEDICAID**
USD 1,649,725

EL DESGLOSE ADICIONAL DE ESTOS DATOS SE PRESENTA EN EL ANEXO A, TABLA 11.6.2 REQUISITOS DEL FONDO MEDICAID



11.7 – FONDO POINT2POINT

Point2point coordina con los empleadores de nuestra región y con los socios regionales y estatales para fomentar el uso de alternativas a los viajes individuales. La mayor parte del presupuesto P2p está compuesto por fondos de subvenciones asignados por el Comité de Políticas Metropolitanas, el órgano rector de la Organización de Políticas Metropolitanas de la región y el ODOT. Varios socios regionales, incluidas las ciudades locales, los tres distritos escolares y el Distrito de Tránsito de Lane (LTD), proporcionan fondos locales para equiparar el dinero de la subvención en el Fondo P2p. El presupuesto para el año fiscal 2022 indica que algunos de los programas P2p, como Rutas seguras a la escuela, han sido transferidos a otras agencias y reajustados para cumplir mejor con los objetivos del programa. El Distrito sirve como canal de transferencia de fondos para estos programas en transición. Algunos proyectos no avanzarán, como el Desafío de viaje diario de negocios. Otros programas se transferirán según corresponda (p. ej., cuando sea el momento de renovar la financiación de la subvención). El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) sigue comprometido con nuestros Programas de Opciones de Transporte del Empleador/Empleado, incluido el Programa de Pases Grupales y el Programa de Traslado de Emergencia al Hogar. El presupuesto del Fondo P2p para el año fiscal 2022 es de 0.7 millones de USD, menos de 0.5 millones de USD con respecto al presupuesto para el año fiscal 2021.

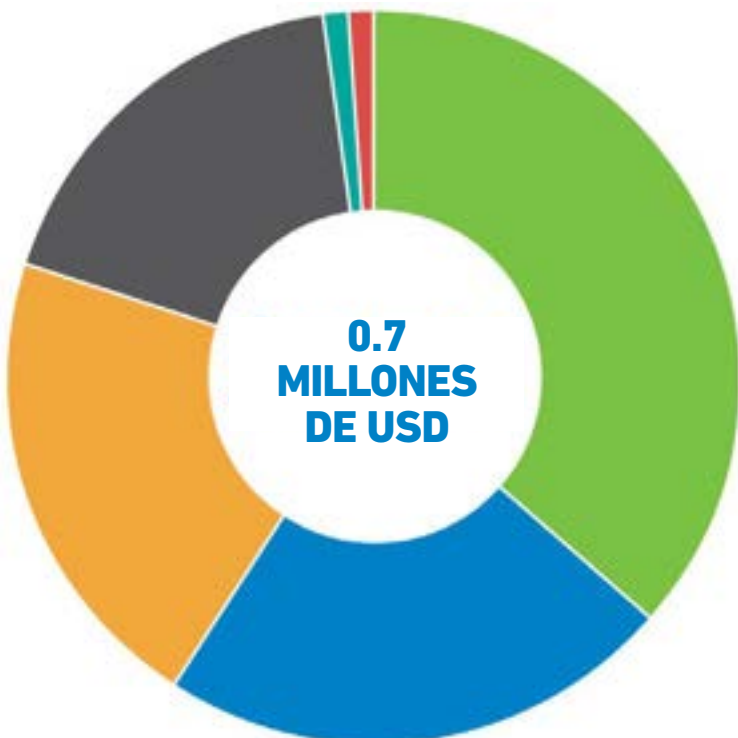


USD 713,509

RECURSOS DE POINT2POINT TOTALES

- 69 %** ■ **ASISTENCIA FEDERAL**
USD 495,385
- 31 %** ■ **TRANSFERENCIA DESDE EL FONDO GENERAL**
USD 218,124

EL DESGLOSE ADICIONAL DE ESTOS DATOS SE PRESENTA EN EL APÉNDICE A, TABLA 11.7.1 REQUISITOS DEL FONDO POINT2POINT



USD 713,509

TOTAL DE REQUISITOS DE POINT2POINT

- 37 %** ■ **RUTAS SEGURAS HACIA LAS ESCUELAS**
USD 264,000
- 23 %** ■ **ADMINISTRACIÓN DE POINT2POINT**
USD 162,175
- 21 %** ■ **PROYECTOS**
USD 150,334
- 18 %** ■ **USO COMPARTIDO DE FURGONETA**
USD 130,000
- <1 %** ■ **CONTINGENCIA**
USD 5,000
- <1 %** ■ **TRASLADO DE EMERGENCIA AL HOGAR**
USD 2,000

EL DESGLOSE ADICIONAL DE ESTOS DATOS SE PRESENTA EN EL ANEXO A, TABLA 11.7.2 REQUISITOS DEL FONDO POINT2POINT



11.8 – FONDO DE PROYECTOS DE CAPITAL

El Fondo de Proyectos de Capital financia las inversiones estratégicas del Distrito en la expansión del sistema, así como los proyectos para optimizar nuestra infraestructura existente, incluidos los proyectos de planificación, construcción, mantenimiento de instalaciones y reparación. De los proyectos del año fiscal 2022, 26 millones de USD (70%) son proyectos para mantener los activos existentes del distrito en buen estado de funcionamiento. Los proyectos significativos de “Buen Estado” incluyen:

- 19.8 millones de USD para vehículos de ruta fija, incluidos vehículos eléctricos que reducen las emisiones de gases de efecto invernadero de nuestra flota y el consumo de combustibles fósiles;
- 2.8 millones de USD para actualizaciones de tecnología e infraestructura para garantizar operaciones eficientes y seguras y la recuperación de escenarios de desastres;
- 1.5 millones de USD para vehículos de reemplazo de paratrásito antiguos.

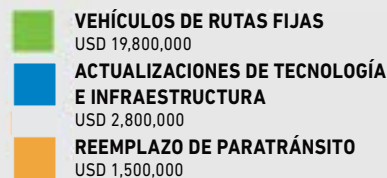
En el año fiscal 2022, 10.9 millones de USD (29%) son para proyectos que mejoran el valor y los beneficios para nuestra comunidad. Los proyectos de “mejora” significativos incluyen:

- 5 millones de USD para el proyecto de Transformación de Franklin Boulevard que actualiza y transforma el corredor de transporte multimodal que conecta Eugene y Springfield;
- 1.3 millones de USD para estudios de planificación estratégica que establecen la dirección estratégica para el Distrito. En el año fiscal 2022, esto incluye el desarrollo de un plan de negocios estratégico, un plan de marketing y marca, y un análisis integral de operaciones.
- 1.2 millones de USD para mejoras del sistema de seguridad en ubicaciones vulnerables al vandalismo y otras actividades delictivas.
- 0.7 millones de USD para validadores TouchPass en plataformas EmX, lo que permitirá a los pasajeros acceder a sus cuentas de tarifas antes de abordar el autobús, lo que dará como resultado un embarque más rápido y mayor comodidad para los pasajeros.

El 1% restante del Fondo de Proyectos de Capital para el año fiscal 2022 es para proyectos relacionados con la COVID-19.



ASPECTOS DESTACADOS DE BUEN ESTADO



ASPECTOS DESTACADOS DE LA MEJORA



ASPECTOS DESTACADOS DE CAPITAL



USD 37,245,418

RECURSOS TOTALES DEL FONDO DE PROYECTOS DE CAPITAL

59 %		ASISTENCIA FEDERAL USD 22,099,496
33 %		TRANSFERENCIA DESDE EL FONDO GENERAL USD 12,420,116
7 %		AYUDA DEL ESTADO USD 2,545,806
<1 %		ASISTENCIA LOCAL USD 180,000

EL DESGLOSE ADICIONAL DE ESTOS DATOS SE PRESENTA EN EL ANEXO A, TABLA 11.8.1 RECURSOS DEL FONDO DE PROYECTOS DE CAPITAL



USD 37,245,418

REQUISITOS TOTALES DEL FONDO DE PROYECTOS DE CAPITAL

53 %		FLOTA: VEHÍCULO CON INGRESOS POR RUTA FIJA USD 19,755,000
16 %		INFRAESTRUCTURA Y SISTEMAS TECNOLÓGICOS USD 6,093,400
13 %		RED DE TRÁNSITO FRECUENTE (FTN): TRANSFORMACIÓN DE FRANKLING BLVD USD 5,000,000
6 %		RED DE TRÁNSITO FRECUENTE (FTN): OTRO USD 2,298,717
5 %		FLOTA: OTRO USD 1,910,000
4 %		INSTALACIONES USD 1,530,000
2 %		SEGURIDAD Y OTROS USD 658,301

EL DESGLOSE ADICIONAL DE ESTOS DATOS SE PRESENTA EN EL ANEXO A, TABLA 11.8.2 REQUISITOS DEL FONDO DE PROYECTOS DE CAPITAL



ANEXOS

“TENER EL TRANSPORTE PÚBLICO DISPONIBLE EN COTTAGE GROVE CREA VITALIDAD DENTRO DE LA COMUNIDAD, A LA VEZ QUE PROPORCIONA UN ACCESO IMPORTANTE A SERVICIOS LOCALES, EMPLEOS, TIENDAS, RECREACIÓN: TODOS LOS BENEFICIOS DE VIVIR EN NUESTRA COMUNIDAD. ADEMÁS, LA CONEXIÓN CON UN SISTEMA DE TRANSPORTE MÁS AMPLIO LLEVA A LOS VISITANTES A DISFRUTAR DE NUESTRA HOSPITALIDAD Y CREA CONEXIONES IMPORTANTES, MÁS ALLÁ DE NUESTRA COMUNIDAD, CON SERVICIOS REGIONALES Y OPORTUNIDADES EDUCATIVAS Y LABORALES PARA NUESTROS RESIDENTES”.

—Amanda Ferguson, planificadora de la ciudad, Ciudad de Cottage Grove

ANEXO A: TABLAS

TABLA 11.1 RECURSOS DE TODO EL DISTRITO	Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020- 2021	Estimación para el año fiscal 2020- 2021	Adoptado para el año fiscal 2021- 2022	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021	Cambio porcentual
INGRESOS OPERATIVOS							
Pases y tarifas en efectivo	USD 4,868,311	USD 3,265,001	USD 2,729,639	USD 820,001	USD 2,706,043	(USD 23,596)	-1 %
Pases grupales	USD 2,227,555	USD 1,526,638	USD 1,677,077	USD 0	USD 1,924,113	USD 247,036	15 %
Publicidad	USD 300,000	USD 366,667	USD 322,000	USD 172,942	USD 0	(USD 322,000)	-100 %
Servicios Especializados	USD 288,310	USD 197,114	USD 0	USD 40	USD 319,489	USD 319,489	-
Medicaid	USD 11,267,367	USD 10,639,802	USD 14,179,770	USD 12,039,770	USD 14,517,020	USD 337,250	2 %
	USD 18,951,543	USD 15,995,222	USD 18,908,486	USD 13,032,753	USD 19,466,665	USD 558,179	3 %
INGRESOS NO OPERATIVOS							
Impuestos sobre la nómina	USD 37,749,489	USD 39,842,212	USD 27,117,649	USD 38,228,432	USD 38,228,432	USD 11,110,783	41 %
Impuestos de Trabajadores Autónomos	USD 1,932,829	USD 2,017,855	USD 1,388,463	USD 1,371,536	USD 1,371,536	(USD 16,927)	-1 %
Estado "en vez de"	USD 439,545	USD 555,192	USD 315,751	USD 494,832	USD 494,832	USD 179,081	57 %
Asistencia federal	USD 8,302,340	USD 15,637,381	USD 41,909,389	USD 21,542,595	USD 46,244,808	USD 4,335,420	10 %
Ayuda del Estado	USD 2,299,466	USD 3,928,073	USD 9,863,023	USD 6,236,584	USD 8,021,779	(USD 1,841,245)	-19 %
Asistencia local	USD 161,739	USD 109,635	USD 191,595	USD 210,460	USD 476,057	USD 284,462	148 %
Varios	USD 639,391	USD 406,278	USD 270,067	USD 159,400	USD 290,190	USD 20,123	7 %
Interés	USD 338,244	USD 310,904	USD 52,500	USD 175,000	USD 274,700	USD 222,200	423 %
Venta de activos	USD 6,145	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
	USD 51,869,188	USD 62,807,530	USD 81,108,437	USD 68,418,838	USD 95,402,334	USD 14,293,897	18 %
INGRESOS TOTALES	USD 70,820,731	USD 78,802,752	USD 100,016,923	USD 81,451,591	USD 114,868,999	USD 14,852,076	15 %
RECURSOS DE CAPITAL DE TRABAJO							
Fondo General	USD 10,956,147	USD 14,295,597	USD 11,320,433	USD 24,326,403	USD 10,956,147	(USD 364,286)	-3 %
Fondo de Servicios Especializados	USD 744,612	USD 597,637	USD 561,794	USD 800,552	USD 744,612	USD 182,818	33 %
Fondo Medicaid	USD 246,910	USD 5,831	USD 79,834	USD 246,910	USD 246,910	USD 167,076	209 %
Fondo Point2point	USD 34,892	USD 231,774	USD 131	USD (8,736)	USD 34,892	USD 34,761	26535 %
Fondo de capital	USD 13,998,403	USD 18,726,519	USD 10,827,898	USD 13,998,403	USD 13,998,403	USD 3,170,505	29 %
RECURSOS DE CAPITAL DE TRABAJO	USD 25,980,963	USD 33,857,358	USD 22,790,090	USD 39,363,532	USD 25,980,963	USD 3,190,873	14 %
TRANSFERENCIAS ENTRE FONDOS	USD 3,158,601	USD 2,121,348	USD 9,052,526	USD 9,608,672	USD 16,775,071	USD 7,722,545	85 %
TOTAL DE RECURSOS CON CAPITAL DE TRABAJO INICIAL	USD 99,960,295	USD 114,781,458	USD 131,859,539	USD 130,423,795	USD 157,625,034	USD 25,765,495	20 %

TABLA 11.2 REQUISITOS DE TODO EL DISTRITO	Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020- 2021	Estimación para el año fiscal 2020- 2021	Adoptado para el año fiscal 2021- 2022	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021	Cambio porcentual
REQUISITOS OPERATIVOS							
Servicios de Personal	USD 37,010,247	USD 36,468,825	USD 36,173,576	USD 36,351,972	USD 40,425,776	USD 4,252,200	12 %
Materiales y servicios	USD 8,799,780	USD 8,003,415	USD 10,861,608	USD 7,925,894	USD 11,119,024	USD 257,416	2 %
Servicios de Riesgos y Seguros	USD 458,276	USD 296,889	USD 456,718	USD 605,900	USD 676,291	USD 219,573	48 %
Servicios Especializados	USD 5,843,165	USD 5,677,862	USD 9,865,583	USD 9,865,583	USD 11,714,631	USD 1,849,048	19 %
Medicaid	USD 11,899,405	USD 10,623,723	USD 14,520,170	USD 12,384,920	USD 14,917,220	USD 397,050	3 %
P2p	USD 955,122	USD 766,238	USD 1,209,819	USD 522,382	USD 708,509	(USD 501,310)	-41 %
	USD 64,965,995	USD 61,836,952	USD 73,087,474	USD 67,656,651	USD 79,561,451	USD 6,473,977	9 %
INVERSIONES DE FONDOS DE CAPITAL							
	USD 4,087,148	USD 11,459,626	USD 30,005,575	USD 27,177,508	USD 37,245,418	USD 7,239,843	24 %
TRANSFERENCIAS							
Transferencia al Fondo de Servicios Especializados	USD 1,961,573	USD 1,896,348	USD 2,942,083	USD 2,942,083	USD 3,736,631	USD 794,548	27 %
Transferencia al Fondo Medicaid	USD 1,007,028	USD 225,000	USD 397,133	USD 345,150	USD 400,200	USD 3,067	1 %
Transferencia al Fondo Point2point	USD 190,000	USD 0	USD 258,379	USD 143,936	USD 218,124	(USD 40,255)	-16 %
Transferencia al Fondo de Proyectos de Capital	USD 0	USD 0	USD 5,454,931	USD 6,177,503	USD 12,420,116	USD 6,965,186	128 %
	USD 3,158,601	USD 2,121,348	USD 9,052,526	USD 9,608,672	USD 16,775,071	USD 7,722,545	85 %
RESERVAS							
Reserva operativa	USD 8,602,279	USD 20,637,013	USD 8,886,067	USD 11,982,561	USD 10,044,691	USD 1,158,624	13 %
Capital restringido para subvención complementaria	USD 19,146,272	USD 18,726,519	USD 10,827,898	USD 13,998,403	USD 13,998,403	USD 3,170,505	29 %
	USD 27,748,551	USD 39,363,532	USD 19,713,965	USD 25,980,963	USD 24,043,093	USD 4,329,128	22 %
REQUISITOS TOTALES	USD 99,960,295	USD 114,781,458	USD 131,859,539	USD 130,423,795	USD 157,625,034	USD 25,765,494	20 %

TABLA 11.3.1 RECURSOS DEL FONDO GENERAL	Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020- 2021	Estimación para el año fiscal 2020- 2021	Adoptado para el año fiscal 2021- 2022	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021	Cambio porcentual
INGRESOS OPERATIVOS							
Pases y tarifas en efectivo	USD 4,528,344	USD 3,006,973	USD 2,429,638	USD 520,000	USD 2,420,000	(USD 9,638)	0 %
Pases grupales	USD 2,227,555	USD 1,526,638	USD 1,677,077	USD 0	USD 1,924,113	USD 247,036	15 %
Publicidad	USD 300,000	USD 366,667	USD 322,000	USD 172,942	USD 0	(USD 322,000)	-100 %
Servicios Especializados	USD 288,310	USD 197,114	USD 0	USD 40	USD 319,489	USD 319,489	-
	USD 7,344,209	USD 5,097,392	USD 4,428,715	USD 692,982	USD 4,663,602	USD 234,887	5 %
INGRESOS NO OPERATIVOS							
Impuestos sobre la nómina	USD 37,749,489	USD 39,842,212	USD 27,117,649	USD 38,228,432	USD 38,228,432	USD 11,110,783	41 %
Impuestos de Trabajadores Autónomos	USD 1,932,829	USD 2,017,855	USD 1,388,463	USD 1,371,536	USD 1,371,536	(USD 16,927)	-1 %
Estado "en vez de"	USD 439,545	USD 555,192	USD 315,751	USD 494,832	USD 494,832	USD 179,081	57 %
Asistencia federal	USD 2,487,542	USD 8,006,290	USD 18,332,833	USD 0	USD 20,030,000	USD 1,697,167	9 %
Ayuda del Estado	USD 0	USD 685,160	USD 1,533,333	USD 0	USD 1,700,000	USD 166,667	11 %
Varios	USD 616,611	USD 406,278	USD 270,067	USD 159,400	USD 290,190	USD 20,123	7 %
Interés	USD 338,244	USD 310,904	USD 52,500	USD 175,000	USD 274,700	USD 222,200	423 %
	USD 43,564,260	USD 51,823,891	USD 49,010,596	USD 40,429,200	USD 62,389,690	USD 13,379,094	27 %
INGRESOS TOTALES	USD 50,908,469	USD 56,921,283	USD 53,439,311	USD 41,122,182	USD 67,053,292	USD 13,613,981	25 %



TABLA 11.3.2 REQUISITOS DEL FONDO GENERAL	Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020- 2021	Estimación para el año fiscal 2020- 2021	Adoptado para el año fiscal 2021- 2022	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021	Cambio porcentual
REQUISITOS OPERATIVOS							
Servicios de Personal	USD 37,010,247	USD 36,468,825	USD 36,173,576	USD 36,351,972	USD 40,425,776	USD 4,252,200	12 %
Materiales y servicios	USD 8,799,780	USD 8,003,415	USD 10,861,608	USD 7,925,894	USD 11,119,024	USD 257,416	2 %
Servicios de Riesgos y Seguros	USD 458,276	USD 296,889	USD 456,718	USD 605,900	USD 676,291	USD 219,573	48 %
	USD 46,268,303	USD 44,769,129	USD 47,491,902	USD 44,883,766	USD 52,221,091	USD 4,729,189	10 %
TRANSFERENCIAS							
Transferencia al Fondo de Servicios Especializados	USD 1,961,573	USD 1,896,348	USD 2,942,083	USD 2,942,083	USD 3,736,631	USD 794,548	27 %
Transferencia al Fondo Medicaid	USD 1,007,028	USD 225,000	USD 397,133	USD 345,150	USD 400,200	USD 3,067	1 %
Transferencia al Fondo Point2point	USD 190,000	USD 0	USD 258,379	USD 143,936	USD 218,124	(USD 40,255)	-16 %
Transferencia al Fondo de Proyectos de Capital	USD 0	USD 0	USD 5,454,931	USD 6,177,503	USD 12,420,116	USD 6,965,186	128 %
	USD 3,158,601	USD 2,121,348	USD 9,052,526	USD 9,608,672	USD 16,775,071	USD 7,722,545	85 %
REQUISITOS TOTALES	USD 49,426,904	USD 46,890,477	USD 56,544,428	USD 54,492,438	USD 68,996,162	USD 12,451,734	22 %
Exceso (deficiencia) de recursos sobre los requisitos	USD 1,481,565	USD 10,030,806	(USD 3,105,117)	(USD 13,370,256)	(USD 1,942,870)	USD 1,162,247	-37 %
CAPITAL DE TRABAJO							
Capital de trabajo inicial	USD 12,814,032	USD 14,295,597	USD 11,320,433	USD 24,326,403	USD 10,956,147	USD 4,252,200	12 %
Capital de trabajo final	USD 14,295,597	USD 24,326,403	USD 8,215,317	USD 10,956,147	USD 9,013,277	USD 257,416	2 %
Reserva mínima de 2 meses	USD 7,711,384	USD 7,461,522	USD 8,215,317	USD 7,780,628	USD 9,003,515	USD 219,573	48 %

TABLA 11.5.1 RECURSOS DE SSF	Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020- 2021	Estimación para el año fiscal 2020- 2021	Adoptado para el año fiscal 2021- 2022	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021	Cambio porcentual
INGRESOS OPERATIVOS							
Tarifas para pasajeros	USD 339,967	USD 258,028	USD 300,001	USD 300,001	USD 286,043	(USD 13,958)	-5 %
Asistencia federal	USD 2,727,730	USD 2,163,793	USD 3,596,510	USD 3,596,510	USD 3,619,928	USD 23,418	1 %
Ayuda del Estado	USD 1,139,095	USD 1,470,348	USD 2,774,590	USD 2,774,590	USD 3,775,973	USD 1,001,383	36 %
Asistencia local	USD 125,793	USD 92,260	USD 191,160	USD 196,460	USD 296,057	USD 104,898	55 %
	USD 4,332,585	USD 3,984,429	USD 6,862,260	USD 6,867,560	USD 7,978,001	USD 1,115,741	16 %
OTRAS FUENTES							
Transferencia desde el Fondo General	USD 1,961,573	USD 1,896,348	USD 2,942,083	USD 2,942,083	USD 3,736,631	USD 794,548	27 %
	USD 1,961,573	USD 1,896,348	USD 2,942,083	USD 2,942,083	USD 3,736,631	USD 794,548	27 %
INGRESOS TOTALES	USD 6,294,158	USD 5,880,777	USD 9,804,343	USD 9,809,643	USD 11,714,631	USD 1,910,288	19 %

TABLA 11.5.2 REQUISITOS DE SSF	Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020- 2021	Estimación para el año fiscal 2020- 2021	Adoptado para el año fiscal 2021- 2022	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021	Cambio porcentual
SERVICIOS DE EUGENE SPRINGFIELD							
RideSource de ADA	USD 4,692,825	USD 4,355,339	USD 6,943,067	USD 6,943,067	USD 7,444,264	USD 501,197	7 %
Capacitación de Tránsito y Anfitriones	USD 121,789	USD 93,757	USD 154,038	USD 154,038	USD 154,038	USD 0	0 %
Transporte de Salud Mental	USD 72,924	USD 319,944	USD 115,532	USD 115,532	USD 231,064	USD 115,532	100 %
Tiempo del personal del Distrito de Tránsito de Lane (LTD)	USD 0	USD 44,127	USD 145,000	USD 145,000	USD 145,000	USD 0	0 %
	USD 4,887,538	USD 4,813,167	USD 7,357,637	USD 7,357,637	USD 7,974,366	USD 616,729	8 %
SERVICIOS DE CONDADO DE RURAL LANE							
Expansión de South Lane y del Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF)	USD 138,716	USD 133,609	USD 152,175	USD 152,175	USD 261,599	USD 109,424	72 %
Expansión de Dakridge y del Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF)	USD 220,226	USD 216,487	USD 267,104	USD 267,104	USD 362,284	USD 95,180	36 %
Florence y expansión del Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF)	USD 217,917	USD 234,678	USD 647,806	USD 647,806	USD 458,884	(USD 188,923)	-29 %
Florence/Yachats	USD 113,217	USD 20,394	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
Coordinación de voluntarios	USD 76,389	USD 69,729	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
Programa de Animales de Servicio	USD 43,090	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
	USD 809,555	USD 674,897	USD 1,067,085	USD 1,067,085	USD 1,082,767	USD 15,682	1 %
OTROS SERVICIOS							
Gestión de Movilidad	USD 136,793	USD 108,145	USD 140,862	USD 140,862	USD 127,906	(USD 12,956)	-9 %
Conexiones esenciales	USD 5,255	USD 3,172	USD 7,500	USD 7,500	USD 7,500	USD 0	0 %
Transporte de veteranos	USD 4,024	USD 2,049	USD 12,500	USD 12,500	USD 12,500	USD 0	0 %
	USD 146,072	USD 113,366	USD 160,862	USD 160,862	USD 147,906	(USD 12,956)	-8 %
MEJORA DE TRANSPORTE EN TODO EL ESTADO							
Mejora del uso compartido de bicicletas	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 417,000	USD 417,000	-
MOD de Cottage Grove	USD 0	USD 0	USD 400,000	USD 400,000	USD 260,000	(USD 140,000)	-35 %
Mejora del Conector Lane-Douglas	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 105,593	USD 105,593	-
Integración de Cobro de Tarifas	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 37,500	USD 37,500	-
Conector Florence/Eugene	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 60,000	USD 60,000	-
Florence/Yachats	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 21,500	USD 21,500	-
Descripción general del programa del Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF) del Condado de Lane	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 55,000	USD 55,000	-
Plan de Gestión de Movilidad	USD 0	USD 0	USD 50,000	USD 50,000	USD 275,000	USD 225,000	450 %
Servicio MOD piloto	USD 0	USD 0	USD 450,000	USD 450,000	USD 300,000	(USD 150,000)	-33 %
Plan de demanda de tránsito del Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF)	USD 0	USD 0	USD 100,000	USD 100,000	USD 0	(USD 100,000)	-100 %
Administración de subvenciones del Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF)	USD 0	USD 76,432	USD 280,000	USD 280,000	USD 200,000	(USD 80,000)	-29 %
Expansión de RideSource Shopper	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 300,000	USD 300,000	-
Reserva del Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF)	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 28,000	USD 28,000	-
Billetera móvil	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 450,000	USD 450,000	-
	USD 0	USD 76,432	USD 1,280,000	USD 1,280,000	USD 2,509,593	USD 1,229,593	96 %
TOTAL DE REQUISITOS OPERATIVOS	USD 5,843,165	USD 5,677,862	USD 9,865,583	USD 9,865,583	USD 11,714,631	USD 1,849,048	19 %
Exceso (deficiencia) de recursos sobre los requisitos	USD 450,993	USD 202,915	(USD 61,240)	(USD 55,940)	USD 0	USD 61,240	-100 %
CAPITAL DE TRABAJO							
Capital de trabajo inicial	USD 146,644	USD 597,637	USD 561,794	USD 800,552	USD 744,612	USD 182,818	33 %
Capital de trabajo final	USD 597,637	USD 800,552	USD 500,554	USD 744,612	USD 744,612	USD 244,058	49 %
Reserva mínima de 2 meses	USD 326,929	USD 316,058	USD 490,347	USD 490,347	USD 622,772	USD 132,425	27 %

TABLA 11.6.1 RECURSOS DE MEDICAID	Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020- 2021	Estimación para el año fiscal 2020- 2021	Adoptado para el año fiscal 2021- 2022	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021	Cambio porcentual
INGRESOS OPERATIVOS							
Servicios Médicos de Medicaid	USD 10,436,111	USD 10,186,340	USD 13,028,045	USD 10,888,045	USD 13,267,295	USD 239,250	2 %
Exención de Transporte de Medicaid	USD 831,256	USD 453,462	USD 1,151,725	USD 1,151,725	USD 1,249,725	USD 98,000	9 %
	USD 11,267,367	USD 10,639,802	USD 14,179,770	USD 12,039,770	USD 14,517,020	USD 337,250	2 %
OTRAS FUENTES							
Transferencia desde el Fondo General	USD 1,007,028	USD 225,000	USD 397,133	USD 345,150	USD 400,200	USD 3,067	1 %
	USD 1,007,028	USD 225,000	USD 397,133	USD 345,150	USD 400,200	USD 3,067	1 %
INGRESOS TOTALES	USD 12,274,395	USD 10,864,802	USD 14,576,903	USD 12,384,920	USD 14,917,220	USD 340,317	2 %

TABLA 11.6.2 REQUISITOS DE MEDICAID	Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020- 2021	Estimación para el año fiscal 2020- 2021	Adoptado para el año fiscal 2021- 2022	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021	Cambio porcentual
SERVICIOS MÉDICOS DE MEDICAID							
Servicios	USD 8,710,243	USD 7,782,920	USD 10,080,000	USD 7,940,000	USD 10,240,000	USD 160,000	2 %
Gestión de Movilidad	USD 96,701	USD 74,579	USD 95,350	USD 95,350	USD 96,000	USD 650	1 %
Administración del Programa	USD 1,912,298	USD 1,844,379	USD 2,852,695	USD 2,852,695	USD 2,931,495	USD 78,800	3 %
	USD 10,719,242	USD 9,701,878	USD 13,028,045	USD 10,888,045	USD 13,267,495	USD 239,450	2 %
EXENCIÓN DE TRANSPORTE DE MEDICAID							
Servicios	USD 867,887	USD 673,835	USD 1,109,750	USD 1,109,750	USD 1,259,600	USD 149,850	14 %
Gestión de Movilidad	USD 41,476	USD 24,378	USD 41,975	USD 41,975	USD 41,975	USD 0	0 %
Administración del Programa	USD 10,060	USD 7,064	USD 12,650	USD 17,400	USD 20,400	USD 7,750	61 %
Requisitos de contribución paralela del programa	USD 260,740	USD 216,568	USD 327,750	USD 327,750	USD 327,750	USD 0	0 %
	USD 1,180,163	USD 921,845	USD 1,492,125	USD 1,496,875	USD 1,649,725	USD 157,600	11 %
REQUISITOS TOTALES	USD 11,899,405	USD 10,623,723	USD 14,520,170	USD 12,384,920	USD 14,917,220	USD 397,050	3 %
Exceso (deficiencia) de recursos sobre los requisitos	USD 374,990	USD 241,079	USD 56,733	USD 0	USD 0	(USD 56,733)	-100 %
CAPITAL DE TRABAJO							
Capital de trabajo inicial	USD (369,159)	USD 5,831	USD 79,834	USD 246,910	USD 246,910	USD 167,076	209 %
Capital de trabajo final	USD 5,831	USD 246,910	USD 136,567	USD 246,910	USD 246,910	USD 110,343	81 %
Reserva mínima de 2 meses	USD 167,838	USD 37,500	USD 66,189	USD 57,525	USD 66,700	USD 511	1 %

TABLA 11.7.1 RECURSOS DE POINT2POINT	Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020- 2021	Estimación para el año fiscal 2020- 2021	Adoptado para el año fiscal 2021- 2022	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021	Cambio porcentual
INGRESOS OPERATIVOS							
Asistencia federal	USD 603,521	USD 498,361	USD 984,937	USD 422,074	USD 495,385	(USD 489,552)	-50 %
Ayuda del Estado	USD 15,362	USD 9,992	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
Asistencia local	USD 26,032	USD 17,375	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
	USD 644,915	USD 525,728	USD 984,937	USD 422,074	USD 495,385	(USD 489,552)	-50 %
OTRAS FUENTES							
Transferencia desde el Fondo General para operaciones	USD 190,000	USD 0	USD 258,379	USD 143,936	USD 218,124	(USD 40,255)	-16 %
	USD 190,000	USD 0	USD 258,379	USD 143,936	USD 218,124	(USD 40,255)	-16 %
INGRESOS TOTALES	USD 834,915	USD 525,728	USD 1,243,316	USD 566,010	USD 713,509	(USD 529,807)	-43 %



TABLA 11.7.2 REQUISITOS DE POINT2POINT	Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020-2021	Estimación para el año fiscal 2020-2021	Adoptado para el año fiscal 2021-2022	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021	Cambio porcentual
ADMINISTRACIÓN DE POINT2POINT	USD 272,704	USD 200,039	USD 380,563	USD 81,242	USD 135,750	(USD 244,813)	-64 %
DESAFÍO DE VIAJE DIARIO DE NEGOCIOS	USD 55,177	USD 11,965	USD 33,645	USD 2,400	USD 0	(USD 33,645)	-100 %
TRASLADO DE EMERGENCIA AL HOGAR	USD 161	USD 1,001	USD 2,000	USD 200	USD 2,000	USD 0	0 %
RUTAS SEGURAS HACIA LAS ESCUELAS	USD 370,073	USD 238,861	USD 327,072	USD 304,419	USD 264,000	(USD 63,072)	-19 %
USO COMPARTIDO DE FURGONETA	USD 118,970	USD 127,317	USD 120,000	USD 52,000	USD 130,000	USD 10,000	8 %
PROYECTOS							
CarShare (Uso compartido de automóviles)	USD 0	USD 0	USD 3,500	USD 0	USD 0	(USD 3,500)	-100 %
Rutas Seguras a Escuelas (SRTS) regional	USD 0	USD 0	USD 14,674	USD 14,674	USD 0	(USD 14,674)	-100 %
Programa de Seguridad para Ciclistas y Peatones de Rutas Seguras a Escuelas (SRTS)	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 40,334	USD 40,334	-
Programa de ETC	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 40,000	USD 40,000	-
Driveless Connect/Get There	USD 46,649	USD 43,276	USD 68,580	USD 12,000	USD 0	(USD 68,580)	-100 %
SmartTrips	USD 66,491	USD 86,850	USD 112,286	USD 25,100	USD 70,000	(USD 42,286)	-38 %
Asistentes de Rutas Seguras a Escuelas (SRTS)	USD 0	USD 0	USD 33,030	USD 0	USD 0	(USD 33,030)	-100 %
Piloto Coordinador de Transporte	USD 24,034	USD 48	USD 9,500	USD 0	USD 0	(USD 9,500)	-100 %
Mitigación de congestión del ODOT	USD 0	USD 10,050	USD 49,969	USD 27,347	USD 0	(USD 49,969)	-100 %
Rutas seguras hacia las escuelas de SWTS	USD 0	USD 45,928	USD 15,000	USD 3,000	USD 0	(USD 15,000)	-100 %
Be Safe Be Seen Seguridad rural	USD 863	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
Subvención de innovación "Nudge" (Impulso)/Cambio de comportamiento	USD 0	USD 903	USD 40,000	USD 0	USD 0	(USD 40,000)	-100 %
NO PERTENECIENTE AL PROGRAMA	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 26,425	USD 0	-
TOTAL DE REQUISITOS OPERATIVOS	USD 955,122	USD 766,238	USD 1,209,819	USD 522,382	USD 708,509	(USD 501,310)	-41 %
Exceso (deficiencia) de recursos sobre los requisitos	USD (120,207)	USD (240,510)	USD 33,498	USD 43,628	USD 5,000	USD (28,498)	-85 %
CAPITAL DE TRABAJO							
Capital de trabajo inicial	USD 351,981	USD 231,774	USD 131	USD (8,736)	USD 34,892	USD 34,761	26535 %
Capital de trabajo final	USD 231,774	(USD 8,736)	USD 33,629	USD 34,892	USD 39,892	USD 6,263	19 %
Reserva mínima de 2 meses	USD 31,667	USD 0	USD 43,063	USD 23,989	USD 36,354	(USD 6,709)	-16 %



“NUESTRA ASOCIACIÓN CON EL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD) NOS AYUDA A ALCANZAR MUCHOS DE NUESTROS OBJETIVOS DE TRANSPORTE REGIONAL, LO QUE INCLUYE AUMENTAR LAS OPCIONES DE TRANSPORTE EN LA REGIÓN Y HACER QUE ESAS OPCIONES SEAN SEGURAS PARA TODOS. A TRAVÉS DE ESFUERZOS COMO RUTAS SEGURAS HACIA LAS ESCUELAS Y BE SEEN, BE SAFE, EL CONSEJO DE GOBIERNOS DE LANE (LCOG) SE HA ASOCIADO CON EL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD) PARA AYUDAR A LAS FAMILIAS A OBTENER LAS HERRAMIENTAS Y EL APOYO QUE NECESITAN PARA TOMAR DECISIONES INFORMADAS”.

Ellen Currier, planificadora principal, Consejo de Gobiernos de Lane

Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020-2021	Estimación para el año fiscal 2020-2021	Adoptado para el año fiscal 2021-2022	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021	Cambio porcentual	
TABLA 11.8.1 RECURSO DEL FONDO DE PROYECTOS DE CAPITAL							
SUBVENCIONES							
Asistencia federal	USD 2,483,547	USD 4,968,937	USD 18,995,108	USD 17,524,010	USD 22,099,496	3,104,388	16 %
Ayuda del Estado	USD 1,145,009	USD 1,762,573	USD 5,555,101	USD 3,461,995	USD 2,545,806	(USD 3,009,295)	-54 %
Asistencia local	USD 9,914	USD 0	USD 436	USD 14,000	USD 180,000	179,564	41221 %
Varios	USD 28,925	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
	USD 3,667,395	USD 6,731,510	USD 24,550,644	USD 21,000,005	USD 24,825,302	USD 274,657	1 %
OTRAS FUENTES							
Transferencia desde el Fondo General para operaciones	USD 0	USD 0	USD 5,454,931	USD 6,177,503	USD 12,420,116	6,965,186	128 %
	USD 0	USD 0	USD 5,454,931	USD 6,177,503	USD 12,420,116	6,965,186	128 %
INGRESOS TOTALES	USD 3,667,395	USD 6,731,510	USD 30,005,575	USD 27,177,508	USD 37,245,418	7,239,843	24 %



TABLA 11.8.2 REQUISITOS DEL FONDO DE PROYECTOS DE CAPITAL	Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020- 2021	Estimación para el año fiscal 2020- 2021	Adoptado para el año fiscal 2021- 2022	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021	Cambio porcentual
PROYECTOS DE MEJORA (IP)							
RED DE TRÁNSITO FRECUENTE							
Estaciones de Tránsito Franklin Boulevard Fase 1	USD 59,356	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
Transformación de Franklin Blvd	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 5,000,000	USD 5,000,000	-
MovingAhead	USD 395,298	USD 148,472	USD 453,677	USD 105,000	USD 383,717	(USD 69,960)	-15 %
Extensión de EmX en Eugene Oeste	USD 654,605	USD 530,494	USD 40,000	USD 74,748	USD 0	(USD 40,000)	-100 %
Movilidad en Demanda	USD 92,298	USD 148	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
Transit Tomorrow	USD 154,432	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
Estudio de transporte de Main Street-McVay	USD 3,200	USD 95,680	USD 105,000	USD 13,018	USD 125,000	USD 20,000	19 %
Plan de Implementación comunitaria de Tránsito en Carretera de River Road	USD 271,712	USD 169,735	USD 0	USD 100,000	USD 0	USD 0	-
Mejoras en seguridad y servicios de la Red de Tránsito Frecuente (FTN)	USD 0	USD 74,650	USD 560,000	USD 200,000	USD 500,000	(USD 60,000)	-11 %
Mejora progresiva del corredor	USD 0	USD 107,899	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
Antes y después del estudio/Optimización y Desarrollo	USD 0	USD 89,781	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
Estudios de planificación	USD 0	USD 20,335	USD 543,908	USD 325,000	USD 1,290,000	USD 746,092	137 %
INSTALACIONES							
Centro de Tránsito de Santa Clara	USD 514,913	USD 1,096,348	USD 4,077,249	USD 5,238,685	USD 90,000	(USD 3,987,249)	-98 %
Mejoras de Esquinas de Green Lane	USD 0	USD 447,381	USD 235,000	USD 155,000	USD 10,000	(USD 225,000)	-96 %
Proyecto de Desarrollo de Hunsaker	USD 0	USD 0	USD 30,000	USD 5,000	USD 30,000	USD 0	0 %
Mejorías de Embarque de Pasajeros y Mejorías de Instalaciones de Sistemas	USD 153,206	USD 328,954	USD 200,000	USD 200,000	USD 200,000	USD 0	0 %
INFRAESTRUCTURA Y SISTEMAS TECNOLÓGICOS							
Sistema de administración de tarifas	USD 0	USD 696,423	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
Módulos Novus	USD 0	USD 0	USD 450,000	USD 250,000	USD 200,000	(USD 250,000)	-56 %
Software Movilidad Como Servicio (MAAS)	USD 0	USD 0	USD 0	USD 75,000	USD 450,000	USD 450,000	-
Mejoras del Sistema de Seguridad	USD 0	USD 0	USD 0	USD 75,000	USD 1,200,000	USD 1,200,000	-
Sistema de gestión de letreros electrónicos EmX	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 200,000	USD 200,000	-
Sitio web	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 450,000	USD 450,000	-
Integración de Cobro de Tarifas	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 75,000	USD 75,000	-
Software de Informe de NTD	USD 0	USD 0	USD 0	USD 180,000	USD 0	USD 0	-
Validadores de la plataforma	USD 0	USD 0	USD 500,000	USD 0	USD 730,000	USD 230,000	46 %
DESEMBOLSO DE CAPITAL	USD 2,299,020	USD 3,806,300	USD 7,194,834	USD 6,996,451	USD 10,933,717	USD 3,738,884	52 %

TABLA 11.8.2 REQUISITOS DEL FONDO DE PROYECTOS DE CAPITAL	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021						
	Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020-2021	Estimación para el año fiscal 2020-2021	Adoptado para el año fiscal 2021-2022	Cambio porcentual	Cambio porcentual
BUEN ESTADO (SGR)							
FLOTA							
Vehículos de ingresos: Ruta fija	USD 80,879	USD 5,805,524	USD 17,600,001	USD 16,869,500	USD 19,755,000	USD 2,154,999	12 %
Vehículos de rutas no fijas	USD 0	USD 0	USD 0	USD 400,000	USD 260,000	USD 260,000	-
Vehículos de ingresos: Servicios accesibles	USD 1,146,002	USD 283,235	USD 1,250,001	USD 1,210,000	USD 1,500,000	USD 249,999	20 %
Repuestos para vehículos	USD 75,082	USD 256,763	USD 150,000	USD 0	USD 0	(USD 150,000)	-100 %
Revisión del sistema híbrido	USD 0	USD 0	USD 975,000	USD 200,000	USD 0	(USD 975,000)	-100 %
Vídeo vigilancia móvil	USD 0	USD 0	USD 293,543	USD 0	USD 0	(USD 293,543)	-100 %
Piezas de Repuesto	USD 220,609	USD 483,982	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
Partes de mantenimiento de capital asociado (ACM)	USD 0	USD 0	USD 131,750	USD 131,750	USD 0	(USD 131,750)	-100 %
Varios	USD 67,639	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
Plan de Procuración de Flota	USD 0	USD 8,821	USD 89,307	USD 89,307	USD 150,000	USD 60,693	68 %
INSTALACIONES							
Estación, refugios e instalaciones	USD 0	USD 0	USD 25,000	USD 0	USD 0	(USD 25,000)	-100 %
Mejoras de lavado de autobuses	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 750,000	USD 750,000	-
Buen Estado de las Instalaciones de tránsito	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 450,000	USD 450,000	-
INFRAESTRUCTURA Y SISTEMAS TECNOLÓGICOS							
Hardware y software de computadora	USD 197,917	USD 278,613	USD 2,296,140	USD 969,500	USD 2,788,400	USD 492,260	21 %
SEGURIDAD Y PROTECCIÓN							
Sistema de Seguridad a bordo	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	USD 298,301	USD 298,301	-
DESEMBOLSO DE CAPITAL	USD 1,788,128	USD 7,116,938	USD 22,810,741	USD 19,870,057	USD 25,951,701	USD 3,140,960	14 %

TABLA 11.8.2 REQUISITOS DEL FONDO DE PROYECTOS DE CAPITAL	Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020-2021	Estimación para el año fiscal 2020-2021	Adoptado para el año fiscal 2021-2022	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021	Cambio porcentual
OTROS PROYECTOS							
Transit Tomorrow (COA)	USD 0	USD 138,543	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
Programa anual de Ciudades Sustentables	USD 0	USD 249,956	USD 0	USD 0	USD 0	USD 0	-
COVID-19	USD 0	USD 147,889	USD 0	USD 311,000	USD 360,000	USD 360,000	-
DESEMBOLSO DE CAPITAL	USD 0	USD 536,388	USD 0	USD 311,000	USD 360,000	USD 360,000	-
TOTAL DE DESEMBOLSO DE CAPITAL	USD 4,087,148	USD 11,459,626	USD 30,005,575	USD 27,177,508	USD 37,245,418	USD 7,239,843	24 %

RESTRINGIDO PARA SUBVENCIÓN COMPLEMENTARIA

Capital inicial para subvención complementaria	USD 19,146,272	USD 18,726,519	USD 10,827,898	USD 13,998,403	USD 13,998,403	USD 3,170,505	29 %
Capital final para subvención complementaria	USD 18,726,519	USD 13,998,403	USD 10,827,898	USD 13,998,403	USD 13,998,403	USD 3,170,504	29 %



TABLA 12.1 PERFIL DEL PERSONAL	Real para el año fiscal 2018-2019	Real para el año fiscal 2019-2020	Adoptado para el año fiscal 2020- 2021	Aprobado para el FY2020-21	Adoptado para el año fiscal 2021- 2022	Cambio con respecto al presupuesto de los años fiscales 2020 y 2021	Cambio porcentual
OTRO							
Oficina ejecutiva **	4.00	5.00	6.00	6.00	4.00	(2.00)	-33 %
Asuntos Públicos	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-
Planificación y desarrollo **	8.50	7.50	7.50	6.50	7.00	(0.50)	-7 %
Recursos Humanos	6.00	5.00	4.00	5.00	6.50	2.50	63 %
Finanzas	9.00	5.00	5.00	5.00	6.00	1.00	20 %
Servicios de Negocios	7.00	9.00	12.00	13.00	13.90	1.90	16 %
Tecnología de la información e Innovación estratégica	5.00	6.00	6.00	4.00	9.50	3.50	58 %
Gestión de Instalaciones	11.00	10.00	10.00	10.00	12.00	2.00	20 %
Servicios al Cliente	8.00	6.00	6.00	6.00	6.00	0.00	0 %
Servicios Accesibles	2.00	3.70	3.70	3.70	4.00	0.30	8 %
Comercialización	4.00	4.00	5.00	5.00	6.00	1.00	20 %
Seguridad Pública	14.00	8.00	8.00	9.00	9.50	1.50	19 %
Point2point	5.20	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-
Capacitación de Tránsito	1.00	2.00	2.00	1.00	2.00	0.00	0 %
Operaciones	211.00	176.00	176.00	188.00	203.00	27.00	15 %
Mantenimiento	39.00	36.00	36.00	37.00	40.00	4.00	11 %
EQUIVALENTE TOTAL DE TIEMPO COMPLETO (FTE)	335.70	284.20	287.20	299.20	329.40	42.20	15 %
100 % CARGADO AL CAPITAL **							
Oficina ejecutiva	0.00		(2.00)	(2.00)		2.00	
TI					(2.00)	(2.00)	
Comercialización		(1.00)					
Instalaciones					(1.00)	(1.00)	
Point2point		(1.00)					
Servicios Accesibles		(1.00)					
Planificación y desarrollo	0.00		(2.00)	(2.00)	(2.00)	0.00	
TOTAL DE FTE SIN INCLUIR EL PERSONAL 100 % CARGADO AL CAPITAL	335.70	281.20	283.20	295.20	324.40	41.20	15 %

** Los FTE 100% cargados a Capital no afectan al Fondo General, ya que su costo total se carga a los proyectos en el fondo de capital y las posiciones existen solo mientras están financiados.



ANEXO B: INFORMACIÓN SOBRE LOS PLANES DE PENSIÓN

El Distrito de Tránsito de Lane proporciona dos fondos fiduciarios del plan de pensión para nuestros empleados:

1. El Fondo Fiduciario del Plan de Jubilación del Empleado Asalariado del Distrito de Tránsito de Lane (SERP) que cubre a los empleados no sindicalizados contratados antes del 1 de enero de 2012. El SERP se financia con una contribución del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) del 16.9% del salario cubierto más un pago anual de 1.1 millones de USD que no se modifica desde el año fiscal 2021.
2. Sindicato Unido de Tránsito (Amalgamated Transit Union), Local n.º 757, Fondo Fiduciario de Jubilación (APT) que cubre a los empleados sindicalizados. El APT para el año fiscal 2022 se financia a USD 3.25 por hora más un pago anual de 2 millones de USD, lo que representa un aumento con respecto a la financiación para el año fiscal 2021 a USD 3.16 por hora más un pago anual de 1.9 millones de USD.

ANEXO C: CALENDARIO SALARIAL DEL AÑO FISCAL 2021-2022

CLASIFICACIÓN LABORAL	GRADO	MÍNIMO	MÁXIMO
Subgerente General	22	109,190	145,586
Director de Planificación y Desarrollo	20	95,370	127,160
Director de Servicios de Negocios	19	89,132	118,842
Director de Servicio al Cliente y Servicios Especializados	19	89,132	118,842
Director de Finanzas	19	89,132	118,842
Director de RR. HH. y Gestión de Riesgos	19	89,132	118,842
Director de Tecnología de la Información e Innovación Estratégica	19	89,132	118,842
Director de Gestión de Instalaciones	19	89,132	118,842
Director de Gestión de la Flota	19	89,132	118,842
Director de Marketing y Comunicaciones	19	89,132	118,842
Director de Operaciones	19	89,132	118,842
Gerente de Almacén de Datos	18	83,299	111,065
Controlador II	17	77,850	103,799
Gerente de Sistemas de Transporte Inteligente	17	77,850	103,799
Gerente de Mantenimiento de la Flota	17	77,850	103,799
Gerente de Proceso de Negocios	17	77,850	103,799
Gerente de Proyectos Sénior	17	77,850	103,799
Administrador de Sistemas de TI	17	77,850	103,799
Gerente de Extensión de Marketing	17	77,850	103,799
Ingeniero de Redes	17	77,850	103,799
Gerente de Adquisiciones	17	77,850	103,799
Gerente de Seguridad Pública y Seguridad de Sistemas	17	77,850	103,799
Gerente de Subvenciones	17	77,850	103,799
Gerente de Operaciones de Tránsito	17	77,850	103,799
Administrador de Aplicaciones de TI	17	77,850	103,799
Gerente de Proyectos de TI II	15	68,000	90,666
Planificador de Desarrollo Sénior	15	68,000	90,666
Ingeniero de Sistemas de TI I	15	68,000	90,666
Ingeniero de Redes de TI I	15	68,000	90,666
Gerente de Proyectos de Instalaciones	15	68,000	90,666
Gerente del Programas de Sostenibilidad	15	68,000	90,666
Controlador I	14	63,550	84,733
Técnico en Ingeniería	14	63,550	84,733
Analista de Subvenciones I	14	63,550	84,733
Supervisor de Mantenimiento de Instalaciones	14	63,550	84,733
Supervisor de Mantenimiento de la Flota	14	63,550	84,733
Supervisor de Gestión de Materiales	14	63,550	84,733
Supervisor de Operaciones	14	63,550	84,733
Supervisor de Capacitación de Operaciones	14	63,550	84,733
Gerente de Riesgos	14	63,550	84,733
Especialista en Servicios de Instalaciones	14	63,550	84,733
Planificador de Desarrollo	14	63,550	84,733
Planificador de Tránsito	14	63,550	84,733

CLASIFICACIÓN LABORAL	GRADO	MÍNIMO	MÁXIMO
Gerente de Proyectos de TI I	13	59,393	79,190
Analista Sénior de Contabilidad	13	59,393	79,190
Analista Sénior de Recursos Humanos	13	59,393	79,190
Especialista Sénior en Mejora del Proceso de Negocios	13	59,393	79,190
Coordinador de Transporte de Servicios Humanos	12	55,509	74,011
Asociado de Planificación de Desarrollo	12	55,509	74,011
Asociado de Planificación de Servicio	12	55,509	74,011
Especialista en Servicios Accesibles	12	55,509	74,011
Analista de Contabilidad	11	51,877	69,169
Secretario de la Junta	11	51,877	69,169
Funcionario de Contratación de Adquisiciones	11	51,877	69,169
Asistente de Riesgos/RR. HH.	11	51,877	69,169
Técnico de Soporte de TI II	11	51,877	69,169
Representante de Marketing y Comunicaciones	11	51,877	69,169
Supervisor de Asistentes de Capacitación de Operaciones	11	51,877	69,169
Especialista del Programa Rideshare	11	51,877	69,169
Especialista Sénior en Servicios de Negocios	10	48,483	64,643
Sargento de Seguridad Pública de Tránsito	10	48,483	64,643
Especialista en Opciones de Transporte	10	48,483	64,643
Especialista Administrativo de Operaciones de Tránsito	9	45,312	60,415
Especialista en Servicios de Negocios	9	45,312	60,415
Auxiliar de Mantenimiento de Instalaciones II	9	45,312	60,415
Analista Técnico de Nómina	9	45,312	60,415
Especialista en Adquisiciones I	9	45,312	60,415
Analista de Inteligencia de Seguridad Pública	9	45,312	60,415
Técnico de Marketing	9	45,312	60,415
Auxiliar de Mantenimiento de Instalaciones I	8	42,349	56,465
Diseñador Gráfico	8	42,349	56,465
Técnico de Contabilidad II	7	39,578	52,770
Asociado de Servicios de Negocios	7	39,578	52,770
Técnico de Contabilidad I	6	36,990	49,320
Operario de Instalaciones	6	36,990	49,320
Asistente del Programa de Opciones de Transporte	4	32,308	43,077
Auxiliar de Servicios de Negocios	4	32,308	43,077

LA MAYOR CAPACIDAD ES LA CONFIABILIDAD.

— BOB JONES, SR.



GLOSARIO



“CREAR EL TRANSPORTE PÚBLICO DE UNA MANERA QUE RESPALDE LAS NECESIDADES DE TODA LA COMUNIDAD ES UN GRAN TRABAJO. EL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD) APROVECHA LA FINANCIACIÓN ESTATAL Y FEDERAL PARA PROPORCIONAR SERVICIOS INNOVADORES, INCLUIDOS MODELOS NACIONALES, PARA DERRIBAR BARRERAS Y CREAR ACCESO PARA LAS PERSONAS QUE EXPERIMENTAN DISCAPACIDADES. EL DISTRITO DE TRÁNSITO DE LANE (LTD) HACE QUE SU DINERO RINDA MÁS AL ASOCIARSE CON AGENCIAS LOCALES SIN FINES DE LUCRO PARA CREAR OPORTUNIDADES DE TRANSFORMACIÓN”.

—Liz Fox, directora ejecutiva, Alternative Work Concepts

A

Acceso EZ

(Consulte Tarjeta de Transporte).

ACES

Servicios al Cliente y Accesibles (LTD): un grupo de trabajo del Distrito de Tránsito de Lane (LTD).

ACH

Cámara de Compensación Automatizada: el proceso/la organización/el instituto por el que pasan los pagos electrónicos (cheques electrónicos) antes de ser transmitidos a la cuenta bancaria de un proveedor.

ACT

Comisión del Área de Transporte: organismo asesor contratado por la Comisión de Transporte de Oregón (OTC) que aborda todos los aspectos del transporte (superficial, marítimo, aéreo; y seguridad del transporte) con un enfoque principal en el sistema de transporte estatal.

ADAAA

Ley de Enmiendas de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) de 2008: vigente a partir del 1 de enero de 2009, las enmiendas a la ADA aclaran y reiteran quién está cubierto por las protecciones de derechos civiles de la ley y revisan la definición de "discapacidad" para abarcar más ampliamente las deficiencias que limitan de forma sustancial una actividad vital importante. La ley también establece que las medidas de mitigación, incluidos los dispositivos de asistencia, los dispositivos auxiliares, las adaptaciones, las terapias médicas y los suministros, no tienen relación en la determinación de si una discapacidad califica en virtud de la ley.

ADA

Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990: legislación federal sobre derechos civiles para personas con discapacidades; requiere características y prácticas de accesibilidad en los sistemas de tránsito público y la provisión de un "servicio de paratransito complementario" para personas que no pueden usar servicios de ruta fija

programados regularmente debido a una discapacidad.

Adicional (Extra Board, EB)

Operadores de autobuses que licitan para trabajar un horario que cambia diariamente según normas laborales específicas. Los operadores adicionales reciben sus asignaciones de trabajo para el día siguiente a las 4:45 p.m. y se les garantiza un mínimo de 40 horas de pago por semana.

Ampliación de EmX Gateway

Una ampliación de la línea verde de EmX que conecta el centro de Springfield con el área de Gateway.

APTA

Asociación Estadounidense de Transporte Público: una asociación nacional de comercio sin fines de lucro que representa a la industria del tránsito público. Los miembros de la Asociación Estadounidense de Transporte Público (APTA) incluyen más de 400 sistemas de tránsito público, así como departamentos estatales y locales de agencias de transporte y planificación, fabricantes y proveedores de equipos de tránsito, consultores, contratistas y universidades.

Arbitraje

Método de resolución de disputas en el que la fuerza laboral y la gerencia presentan su caso a un tercero imparcial, llamado árbitro, que tiene la responsabilidad de decidir el caso.

Arbitraje vinculante

Arbitraje con un laudo definitivo y vinculante, que a menudo es exigible ante los tribunales.

ARRC

Comité de Revisión de Rutas de Accidentes: un equipo de empleados elegidos y designados que revisan los accidentes y toman una determinación de la evitabilidad en función de los estándares, la política y las mejores prácticas. Este comité también puede



revisar los cambios de ruta y hacer recomendaciones basadas en la seguridad y la capacitación.

ARR

Revisión Anual de Ruta: un proceso anual en el que el personal considera los cambios en el servicio de autobuses. Los cambios pueden incluir ajustes de adiciones o eliminaciones del servicio; o rediseño del servicio actual.

ASUO

Estudiantes asociados de la Universidad de Oregón (Associated Students of the University of Oregon): una organización sin fines de lucro financiada por la Universidad de Oregón. Su propósito es facilitar el desarrollo social, cultural, educativo y físico de sus miembros, y el avance de sus intereses individuales y colectivos dentro y fuera de la Universidad. La ASUO es el gobierno estudiantil; está dirigida por estudiantes para estudiantes y trabaja en campañas a nivel campus, ciudad, estado y federal. La membresía está compuesta por todos los estudiantes de la Universidad de Oregón que hayan pagado el cargo correspondiente del período actual o del semestre.

ATU

Sindicato Unido de Tránsito (Amalgamated Transit Union): un importante sindicato que representa a trabajadores en la industria del tránsito. La membresía se limita a operadores, mecánicos y otros empleados no supervisores de la industria del tránsito.

Autobús articulado

Un autobús, generalmente de 55 pies o más de longitud, con dos compartimentos para pasajeros conectados que se doblan en el punto de conexión cuando el autobús gira en una esquina.

AVL/APC

Sistema Automatizado de Localización de Vehículos/Sistema Automatizado de Conteo de Pasajeros: un sistema

ITS que proporciona datos actuales y disponibles en forma inmediata sobre la cantidad de pasajeros reales, incluyendo conteos de encendido y apagado por parada y duración del viaje en millas.

AWC

Conceptos de Trabajo Alternativos: una agencia local sin fines de lucro que se especializa en servicios vocacionales.

B

Bloque

Un bloque une los viajes y varía de 2 horas a 19 horas de duración. Se asigna un vehículo específico a cada bloque.

BRT

Tránsito Rápido de Autobús: un sistema de autobuses basado en principios de tránsito en tren ligero, que utiliza autobuses en lugar de trenes y vías, y requiere una inversión de capital mucho menor. Los elementos clave incluyen derecho de paso exclusivo, prioridad de señal, mayor frecuencia de servicio, piso bajo, autobuses de puertas múltiples y un mecanismo de tarifa prepagada.

C

CAC

Comité Asesor de Ciudadanos: partes interesadas representativas que se reúnen regularmente para analizar asuntos de interés común, como el transporte, y para asesorar a los funcionarios de las agencias patrocinadoras. Estos grupos interactúan eficazmente entre los ciudadanos y el gobierno.

Capacidad de la Flota

Cantidad máxima de servicio que se puede proporcionar utilizando todos los autobuses disponibles en la flota, excluida una cantidad mínima de autobuses de repuesto retenidos en reserva para el reemplazo de un autobús en caso de una avería, mantenimiento y capacitación del operador.

Capacitación de Tránsito y Anfitriones

Programa del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) operado bajo contrato para proporcionar asistencia con los traslados y la información de viaje en la estación Eugene y realizar capacitación de viaje personalizada para personas con discapacidades que deseen aprender a usar el autobús.





Promueve y respalda el uso del servicio de ruta fija como alternativa al uso del servicio de transporte público RideSource.

CARES

La Ley de Ayuda Económica y Seguridad Económica contra el Coronavirus: proporciona fondos federales de subvenciones de ayuda por coronavirus asignados en función de una fórmula establecida dadas la población y la cantidad de pasajeros de un distrito. Los fondos de la subvención pueden utilizarse para gastos operativos o de capital y no vencen.

Carril-Guía

Carril solo para transporte público con guías; se usa indistintamente con "vía de tránsito".

Carril bidireccional

Un carril único que utiliza señalización de bloque para permitir que los vehículos de tránsito viajen en ambas direcciones.

Carril de tránsito

Carril de tráfico reservado para uso exclusivo en tránsito.

Carriles de BAT

Carriles de Acceso y Tránsito de Negocios: carriles reservados para tránsito o vehículos con la intención de girar en la siguiente intersección (o con anticipación, en una entrada para vehículos de negocios) y para aquellos vehículos que se fusionan a

la izquierda o a la derecha después de girar en una vía designada para el carril de acceso y tránsito comercial.

CATC

Comité de Transporte Integral y Accesible: un comité asesor exigido por el estado que informa a la Junta Directiva del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) y al personal del distrito sobre cuestiones relacionadas con el transporte público accesible y el transporte de servicios humanos en todo el condado de Lane. La CATC está compuesta por 16 miembros que representan a personas de la tercera edad y personas con discapacidades, incluidos representantes del este, del oeste y del condado de South Lane. Los miembros también representan a proveedores de servicios rurales, South Lane Wheels, Rhody Express y Diamond Express.

CCO

Organización de Atención Coordinada: una red de todos los tipos de proveedores de atención médica, que han acordado trabajar juntos en sus comunidades locales para las personas que reciben cobertura de atención médica en virtud del Plan de Salud de Oregón (Medicaid).

Centro de Contacto de RideSource

Centro de llamadas administrado por el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) que integra servicios humanos y transporte público para adultos mayores, personas con discapacidades y personas de bajos ingresos usando un solo número de teléfono. Proporciona servicios integrados de recepción de llamadas, facturación, programación y despacho.

Centro de llamadas

(Consultar Intermediación de Transporte de Medicaid y Centro de Contacto de RideSource)

Certificado de Excelencia

Un premio emitido por la Governmental Finance Officers Achievement Association (GFOA) a organizaciones como el Distrito de

Tránsito de Lane (LTD), cuyos informes financieros anuales integrales (Informes Anuales) alcanzan los más altos estándares en la contabilidad y los informes financieros del gobierno.

CFR

Código de Regulaciones Federales: la codificación de las normas y reglamentaciones generales y permanentes publicadas en el Registro Federal por los departamentos ejecutivos y las agencias del gobierno federal.

CIP

Plan de Inversión en la Comunidad: un plan de inversiones de diez años consecutivos para permitir que el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) continúe proporcionando servicios de transporte confiables de una manera fiscalmente responsable y sustentable.

CLMPO

Organización de Planificación Metropolitana de Central Lane (Central Lane Metropolitan Planning Organization, CLMPO): nombre formal para el área metropolitana de Eugene-Springfield (consulte MPO).

CM/GC

Gerente de Construcción/Contratista General (CM/GC): método de entrega de construcción en el que el gerente de construcción actúa como contratista general con un cronograma y riesgo de costos. El CM/GC proporciona asistencia en la fase de diseño para evaluar los costos, el cronograma y las implicaciones de los sistemas y materiales durante el diseño.

CMAQ

Mitigación de la Congestión y Calidad del Aire: un programa de mejora a través de la Ley de Transporte Terrestre de los Estados Unidos (FAST) para proporcionar una fuente de financiamiento flexible a los gobiernos estatales y locales para proyectos y programas de transporte para ayudar a cumplir con los requisitos de la Ley de Aire Limpio.

CMP

Programa de Mitigación de la Congestión: implementación de programas y servicios para aumentar el uso de opciones de transporte durante proyectos de infraestructura importantes en nuestra área y después de estos.

CNG

Gas Natural Comprimido: combustible alternativo de combustión limpia para vehículos.

COA

Análisis Integral de Operaciones: un estudio detallado de un sistema de tránsito diseñado para identificar las fortalezas existentes, las áreas de mejora y las opciones para mejorar la eficiencia y aumentar el uso.

Cobertura geográfica

La cobertura geográfica es la medida de qué tan cerca está el servicio de tránsito del lugar donde viven los residentes. A menudo se lo denomina como un porcentaje de hogares dentro de un cuarto de milla de distancia a pie de una ruta de tránsito.

Cobertura

La cobertura se utiliza para describir el diseño de una ruta de autobús. La cobertura a menudo se mide como el porcentaje de hogares que están a un cuarto de milla de una parada de autobús.

COLA

Ajuste por Costo de Vida (asignación): aumento o disminución de los salarios de los empleados sobre la base de cambios en los índices económicos acordados, generalmente el Índice de precios al consumidor (CPI).

Combustibles Alternativos

Combustibles de baja contaminación que se utilizan para impulsar un vehículo, en lugar de diésel o gasolina con alto contenido de azufre. Los ejemplos incluyen metanol, etanol, propano o gas natural comprimido, gas natural líquido, diésel ultrabajo en azufre o "limpio" y electricidad.

Comité Asesor del Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF)

La Junta Directiva del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) ha designado un Comité Asesor para revisar los posibles proyectos financiados por el Fondo de Transporte de Todo el Estado (STIF) y crear una lista priorizada de proyectos para el condado. El Comité Asesor se reunirá al menos dos veces al año.

Comité Asesor del Fondo de Transporte Especial (STF)

El Comité del Fondo de Transporte Especial es un comité asesor exigido por el estado que asesora a la Junta Directiva del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) en el cumplimiento de los propósitos del Fondo de Transporte Especial (STF) para ancianos y personas con discapacidades en virtud del Programa de Subvenciones de Transporte Especial (STO).

Comité de Contratos

El Comité proporciona a la Junta Directiva supervisión y recomendaciones sobre las finanzas del Distrito de Tránsito de Lane. El Comité es responsable de revisar y brindar recomendaciones a la Junta Directiva con respecto a todos los contratos con un valor de USD 150,000 o superior, según se establece en la resolución 2017-03-15-011. El Comité de Contratos está compuesto por tres miembros de la Junta y se reúne el segundo lunes de cada mes, según sea necesario.

Comité de Gobernanza Main-McVay

Los proyectos de nuestra calle principal se coordinan a través de una estructura de gestión de tres niveles que incluye la dirección del proyecto proporcionada por la membresía y los protocolos de un equipo de gobernanza ad hoc.

Comité de Planificación Estratégica

Este comité está compuesto por un grupo central de representantes de la Junta Directiva del Distrito de Tránsito de Lane (LTD), socios clave del distrito

que incluyen: el Concejo Municipal de Eugene, el Concejo Municipal de Springfield, la Junta de Comisionados del Condado de Lane y el Departamento de Transporte de Oregón. El comité también incluye un conjunto diverso de representantes de la comunidad. El Comité de Planificación Estratégica proporciona a la Junta Directiva del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) asesoramiento independiente sobre problemas de planificación estratégica relacionados con el avance de los objetivos del Plan de Tránsito a Largo Plazo, lo que incluye, entre otros, el desarrollo de la Red de Tránsito Frecuente, la creación de mejores conexiones, la reducción de los tiempos de viaje y espera, la transición de la primera y la última milla, la creación de formas más seguras de acceder al servicio y la optimización de soluciones para áreas urbanas y rurales.

Comité de Políticas de Tarifas Ad Hoc

El Comité de Políticas de Tarifas Ad Hoc es un comité a corto plazo creado con el fin de revisar el sistema de tarifas del Distrito. El comité proporcionará recomendaciones a la Junta Directiva con respecto a la estructura actual del sistema de tarifas.

Comité de Presupuesto

El Comité se reúne según sea necesario, pero generalmente se reúne en el cuarto trimestre de cada año fiscal a tiempo para brindar asesoramiento a la Junta Directiva antes de la adopción de un presupuesto anual. El Comité está compuesto por los siete miembros de la Junta y siete miembros ciudadanos. Cada miembro de la Junta del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) selecciona a un miembro ciudadano para cumplir un plazo de tres años.

Comité de Recursos Humanos

El Comité de Recursos Humanos (RR. HH.) proporciona a la Junta Directiva supervisión y recomendaciones relacionadas con la relación del Distrito de Tránsito de Lane con su Gerente General, incluidos los objetivos del Gerente General, la

evaluación anual del desempeño, el desempeño y la compensación. El Comité de RR. HH. está compuesto por tres miembros de la Junta Directiva que se reúnen el segundo jueves del mes según sea necesario para analizar problemas relacionados con los empleados del Distrito de Tránsito de Lane (LTD)

Comité de Supervisión de Moving Ahead

La ciudad de Eugene y el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) están trabajando con la comunidad para realizar mejoras a corto plazo en los corredores que beneficiarán a las personas que usan dispositivos de tránsito, ciclismo, caminata y movilidad. MovingAhead se construirá a partir del Plan de tránsito a largo plazo de Envision Eugene y



el Distrito de Tránsito de Lane (LTD). Estos documentos requieren mejorar el servicio para las personas que usan el transporte público y las instalaciones para las personas que transitan en bicicleta y a pie en nuestra comunidad.

ConnectOregon

ConnectOregon es una iniciativa basada en bonos de lotería (42 millones de USD) aprobada por la Asamblea Legislativa de Oregón para invertir en infraestructura aérea, ferroviaria, marina, de bicicletas, peatones y de tránsito para garantizar que el sistema de transporte de Oregón sea sólido, diverso y eficiente.

Corredor EmX Franklin

Una ruta EmX desde el centro de Eugene hasta el centro de Springfield.

Corte de ejecución

Una ejecución, también conocida como tarea, es una pieza de trabajo manejada por operadores de autobuses. Un bloque es la manera en que se asigna un autobús a sus actividades diarias. Un bloque puede durar hasta 19 horas. Los planificadores utilizan software para cortar los bloques de manera eficiente en piezas de trabajo llamadas ejecuciones. Los operadores de autobuses eligen sus recorridos durante el proceso de licitación.

CPI

Índice de Precios al Consumidor: índice económico creado por el gobierno federal para hacer un seguimiento de los cambios inflacionarios en el costo de una canasta de mercado de bienes y servicios.

CRRSA

La Ley de Apropiaciones Suplementarias de Alivio y Respuesta ante el Coronavirus proporciona fondos federales de subvenciones de ayuda por coronavirus asignados en función de una fórmula establecida dadas la población y la cantidad de pasajeros de un distrito. Los fondos de la subvención se pueden utilizar únicamente para gastos operativos, y no vencen.

CSC

Centro de Servicio al Cliente: ubicado en la estación Eugene con el fin de proporcionar información sobre rutas y horarios, y la venta de instrumentos de tarifas.

CSR

Rediseño integral del servicio: evaluación y reestructuración de todo el sistema de servicio.

CTAA

Community Transportation Association of America: una asociación nacional miembro que promueve servicios de transporte público y comunitario eficaces que se centran en el transporte rural, urbano y comunitario. La CTAA actúa como defensor legislativo, proveedor de financiamiento para el transporte rural, y asistencia técnica directa e información para los proveedores de transporte de servicios públicos, comunitarios y humanos.

D

D&A

Drogas y Alcohol

DAS

Departamento de Servicios Administrativos (Estado de Oregón)

DBE

Empresa Comercial Desfavorecida: una empresa propiedad de una o más personas en desventaja social y económica y operada por estas.

DCE

Exclusión Categórica Documentada: análisis ambiental en el que un proyecto puede calificar como exclusión categórica (CE), pero requiere documentación adicional que demuestre que se cumplen las condiciones o los criterios específicos para los CE y que no se producirán efectos significativos.

DD

Discapacidades del Desarrollo: una discapacidad física o mental que ocurre antes de que una persona tenga 22 años. El deterioro ha continuado, o se puede esperar que continúe indefinidamente y es probable que cree barreras para la capacidad de la persona de funcionar de manera independiente. Según lo definido por la Norma Administrativa de Oregón.

Deadhead

El movimiento de un vehículo de tránsito sin pasajeros a bordo, a menudo hacia y desde un garaje o hacia y desde una ruta a otra.

DEIS

Declaración Preliminar de Impacto Ambiental: documento requerido por la Ley Nacional de Política Ambiental para acciones de agencias gubernamentales federales “que afectan significativamente la calidad del medio ambiente humano”. Una herramienta para la toma de decisiones. Una EIS describe los efectos ambientales positivos y negativos de la acción propuesta de la agencia y cita acciones alternativas.

DHS

Departamento de Servicios Humanos (Estado de Oregón)

Diamond Express

Servicio presentado en marzo de 2003 que establece una conexión entre ciudades, entre Oakridge y Eugene-Springfield, tres veces por día de semana. Coordinado a través de Servicios Accesibles y financiado con subvenciones del Programa de Pasajeros Interurbanos de la Sección Federal 5311(f), el Fondo de Transporte Especial y contribuciones locales.

División modal

Porcentaje del total de participantes que utilizan un método de transporte en particular para una actividad o un evento.

DMAP

División de Programas de Asistencia Médica (Estado de Oregón): DMAP, parte de la Autoridad de Salud de Oregón (OHA), determina la política y las Reglas Administrativas de Oregón para los programas de asistencia médica. Es responsable de los planes estatales del Título XIX y Título XXI, informa a los clientes y proveedores sobre los cambios en las políticas y reglas que afectan los servicios de la OHA, y paga las reclamaciones y los pagos contratados por los servicios de atención médica cubiertos.

DOL

Departamento de Trabajo (federal)

DOR

Departamento de Ingresos (Estado de Oregón)

DOT

Departamento de Transporte (federal): una agencia a nivel de gabinete con responsabilidad sobre autopistas, transporte público, aviación y puertos; dirigida por el Secretario de Transporte. La DOT incluye la Administración Federal de Carreteras (FHWA), la Administración Federal de Tránsito (FTA) y la Administración Federal de Aviación (FAA), entre otras.

DPS

Seguridad Pública del Distrito (LTD): un grupo de trabajo del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) alojado dentro de las operaciones de tránsito.

**EA**

Evaluación Ambiental: documento público que analiza una medida federal propuesta ante la posibilidad de impactos ambientales significativos. El análisis es requerido por la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA)

de 1969. Si los impactos ambientales serán significativos, la agencia federal debe preparar una declaración de impacto ambiental.

ECC

Consortio de Capital y Comunidad: foro de intercambio de información y recursos, y coordinación para agencias y jurisdicciones que brindan servicios públicos y gubernamentales en el área metropolitana de Eugene-Springfield. El ECC reafirma, renueva y amplía el propósito, las metas y los esfuerzos incorporados en la Política de diversidad, equidad e inclusión revisada del Distrito.

EC

Consejo de Empleados: un grupo que representa a los empleados administrativos del Distrito.

EHRC

Comisión de Derechos Humanos de Eugene

EIS

Declaración de Impacto Ambiental: un análisis, realizado sobre proyectos financiados o aprobados por el gobierno federal según la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) de 1969, de los impactos ambientales de los proyectos propuestos de desarrollo urbanístico y transporte.

Embarque de Pasajeros

Ocurre cuando un cliente sube al autobús.

Embarques

Cada vez que un cliente sube a un autobús, se produce un embarque o un viaje no vinculado. Un viaje que requiera un traslado cuenta como dos embarques.

EmX

(se pronuncia “MX”) El nombre que se le da al sistema de tránsito rápido de autobús del Distrito de Tránsito de Lane (LTD); es la abreviatura de Emerald Express.

EmX West

Anteriormente conocida como Extensión de EmX en Eugene Oeste, EmX West es una extensión de la línea verde de EmX que conecta el centro de Eugene y el área de West 11th Avenue.

EmX West

Una extensión de la línea EmX Green que conecta el centro de Eugene y el área de West 11th Avenue.

EPA

Agencia de Protección Ambiental: la agencia del gobierno de los EE. UU. fundada para "proteger la salud humana y salvaguardar el medio ambiente natural (aire, agua y tierra) del cual depende la vida".

ERH

Traslado de Emergencia al Hogar: programa patrocinado y financiado por el programa Point2point que ofrece viajes de emergencia a los empleados que han viajado al trabajo por cualquier medio que no sea propio.

ES

Estación Eugene: centro de tránsito principal del Distrito de Tránsito de Lane (LTD).

Eventos Comunitarios

Los eventos comunitarios se definen como eventos únicos, como las pruebas olímpicas de campo y pista de los EE. UU. de 2012 en Hayward Field de UO, y eventos anuales o recurrentes, como Butte to Butte.

Exclusión categórica

Una categoría de acciones que no requieren una evaluación ambiental ni una declaración de impacto ambiental según lo determinado por el gobierno federal.

F**Fideicomisos de Pensión**

El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) mantiene dos fideicomisos de pensión: uno para empleados sindicalizados (Fideicomiso de pensión ATU/LTD) y uno para empleados no sindicalizados contratados antes del 1 de enero de 2012 (Plan de Jubilación para Empleados Asalariados). Estos fideicomisos difieren un poco en la estructura básica, pero cada uno tiene una Junta de Fideicomisarios con determinadas responsabilidades de supervisión. La Junta del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) es responsable de designar tres fideicomisarios para el fideicomiso asalariado y dos fideicomisarios para el fideicomiso ATU/LTD. Los tres fideicomisarios del Fideicomiso para Asalariados son el presidente de la Junta del Distrito de Tránsito de Lane (LTD), el gerente general y el director de Recursos Humanos. Los dos fideicomisarios designados por la Junta para el fideicomiso ATU/LTD son el presidente de la Junta del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) y el gerente general.

**FM**

Gestión de Instalaciones (LTD): un grupo de trabajo del Distrito de Tránsito de Lane (LTD).

FMO

Supervisión de Gestión Financiera: una revisión periódica de la política financiera, los procedimientos y los controles internos relacionados de un Distrito de Tránsito realizados por consultores independientes y pagados por la Administración Federal de Tránsito (FTA).

Fondo de Mejoras de Transporte de Todo el Estado

Ingresos generados por impuestos a empleados dentro del Distrito de Tránsito basados en el pago salarial subvencionable del empleado.

Fondo Medicaid

Un fondo dentro del presupuesto del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) que incluye transacciones para servicios de transporte proporcionados en virtud de Medicaid para participantes elegibles.

FONSI

Hallazgo de No Impacto Significativo: un documento de cumplimiento de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) de 1969 que afirma que una evaluación ambiental encontró que se analizaron las alternativas y que una acción propuesta no tendría un impacto significativo en el medio ambiente humano.

Frecuencia del servicio

La cantidad de vehículos de tránsito en un período dado que pasan por cualquier punto en particular de una ruta.

Frente Unido

Una coalición de gobiernos locales en el área de Eugene-Springfield que apoya una agenda federal amplia y colectiva.

FSA

Cuenta de Gastos Flexibles: beneficio ofrecido a un empleado por un

empleador que permite que se reserve un monto fijo de salarios antes de impuestos para gastos calificados. Los gastos calificados pueden incluir gastos de cuidado de niños o gastos médicos no cubiertos. El monto reservado debe determinarse por adelantado y los empleados pierden todo el dinero no utilizado en la cuenta a fin de año.

FTA

Administración Federal de Tránsito (Federal Transit Administration): Administración del Departamento de Transporte de los EE UU. que ayuda a desarrollar mejores métodos, técnicas, instalaciones y equipos de transporte masivo; fomenta la planificación y el establecimiento de sistemas de transporte masivo urbano; y ayuda a los estados y gobiernos locales y a sus autoridades en el financiamiento de sistemas de transporte masivo urbano.

G

GASB

Consejo de Normas de Contabilidad Gubernamentales: una organización del sector de la contabilidad, parte de la Fundación de Contabilidad Financiera, que emite Declaraciones de Normas de Contabilidad Financiera que definen y rigen los Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados (Generally Accepted Accounting Principles, GAAP)

para entidades gubernamentales estatales y locales en los Estados Unidos.

GDT

Green Dream Team: un grupo que existe para guiar y facilitar un esfuerzo colaborativo interdepartamental que apoyará la misión del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) de crear una comunidad más vibrante, sustentable y equitativa.

Gestión de Movilidad

Hacer un uso innovador de los recursos de tránsito para responder a las demandas de los clientes, que pueden incluir: proporcionar servicios no tradicionales, como uso compartido de furgonetas, viajes compartidos o servicios que responden a la demanda; implementar tecnologías que aumenten las opciones de viaje o la conveniencia; proporcionar información sobre todos los modos y viajes compartidos en un solo centro de llamadas; o influir en el uso de la tierra a favor del tránsito.

GFOA

Government Finance Officers Association: grupo nacional responsable de la emisión del Certificado de Logro de Excelencia en Informes Financieros.

GPP

Programa de Pases Grupales: programa diseñado para organizaciones que permite la compra masiva de pases de tránsito para todos los miembros del grupo con un ahorro de costos significativo.

GPS

Sistema de Posicionamiento Global: sistema de información satelital requerido para el sistema de localización de vehículos automatizado en tiempo real y el sistema de información de pasajeros.

H

HIPAA

Ley de Portabilidad y Responsabilidad del Seguro Médico: una ley de los EE. UU. diseñada para proporcionar estándares de privacidad para proteger los registros médicos de los pacientes y otra información médica proporcionada a los planes de salud, médicos, hospitales y otros proveedores de atención médica.

Hora extra

Hora Extra se refiere al tiempo que se paga a los operadores de autobuses por realizar tareas que no sean su asignación regular, p. ej., trabajo de comité, corrección, etc.

Horas de ingresos

El período durante el cual un autobús está en servicio, abordando y desembarcando a los clientes.

Horas del cronograma

Esta es la suma de todas las horas de servicio de ingresos y no ingresos en que el autobús está en funcionamiento.



Esto incluye tiempo de preparación, tiempo muerto (viaje hasta el comienzo de una ruta) y escalas.

Horas de servicio

Tiempo total que un autobús está en funcionamiento, incluido el tiempo de viaje del servicio sin ingresos entre el garaje y el inicio y el final del servicio de ruta.

HOV

Vehículo de Alta Ocupación: un vehículo que puede transportar a dos o más personas. Algunos ejemplos de vehículos de alta ocupación son un autobús, una furgoneta compartida y un automóvil compartido. Estos vehículos a veces tienen carriles de tráfico exclusivos llamados carriles HOV, vías de autobuses, vías de tránsito o carriles de transporte.

HRA

Cuenta de Reembolso de Gastos Médicos: un acuerdo (cuenta) con impuestos diferidos que paga únicamente el empleador, que reembolsa al empleado los gastos de atención médica incurridos por el empleado, el cónyuge del empleado y sus dependientes. Las cantidades no utilizadas en un año calendario pueden transferirse a años calendario consecutivos y, por lo tanto, acumularse con el tiempo.

HR

Recursos Humanos y Gestión de Riesgos: un grupo de trabajo del Distrito de Tránsito de Lane (LTD).

Híbrido

Abreviatura de Híbrido Eléctrico: sistemas de propulsión de vehículos que son una combinación de gas o diésel y electricidad. Los vehículos EmX y Camry Hybrid son ejemplos en la flota del Distrito de Tránsito de Lane (LTD)



Impuestos de estado “en vez de”

Ingresos del estado de Oregón en vez del pago de impuestos de nómina del empleador. También conocidos como impuestos sobre la nómina de empleados del gobierno.

Impuestos de Trabajadores Autónomos

Ingresos generados a partir de impuestos aplicados a personas que trabajan por cuenta propia dentro del Distrito de Tránsito en función de los ingresos federales no excluidos de la persona en el Anexo SE.

Impuestos sobre la Nómina de Empleados del Gobierno

Ingresos del Estado de Oregón en vez del pago de impuestos de nómina del empleador. También conocido como Estado “en vez de”.

Impuestos sobre la nómina

Ingresos generados por impuestos a empleadores dentro del Distrito de Tránsito basados en la nómina del empleador.

Indicador Económico

Representación estadística utilizada en el seguimiento de la salud de la economía. Entre los ejemplos, se incluyen el Índice de Precios al Consumidor y la Tasa de Desempleo.

Índice de recuperación de la caja recaudadora

También conocido como relación el costo operativo y de la caja recaudadora, mide el porcentaje del costo operativo pagado por los clientes. Se calcula como el ingreso total de la caja recaudadora (incluida la venta de pases) dividido por el costo operativo total.

Informe anual

Un informe financiero anual sobre activos, pasivos, ingresos y gastos, preparado en un formato estandarizado que debe cumplir con los Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados (Generally Accepted Accounting Principles, GAAP) y las normas de contabilidad y presentación de informes financieros del Consejo de Normas de Contabilidad Gubernamentales (Government Accounting Standards Board, GASB). El Informe anual describe lo que realmente se gastó, y el estado de los activos y pasivos al final del año fiscal.

Iniciativa de Habitabilidad

Una empresa conjunta del Departamento de Transporte (Department of Transportation, DOT) de los EE. UU., el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano (Department of Housing and Urban Development, HUD) de los EE. UU. y la Agencia de Protección Ambiental (Environmental Protection Agency, EPA) de los EE. UU. para promover comunidades habitables, mejorar la calidad de vida de más estadounidenses y crear más opciones de transporte que satisfagan las necesidades de las comunidades individuales.

Instrumento de Tarifa

Boleto o pase comprado por adelantado que se utiliza como pago para un viaje de tránsito.

Intermediación de Transporte de Medicaid

Un punto de acceso centralizado para proporcionar servicios de transporte. Contratos del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) con el Departamento de Programas de Asistencia Médica (DMAP) del Departamento de Servicios Humanos de Oregón. Un corredor proporciona la recepción de llamadas, la verificación de elegibilidad, la programación y el aseguramiento de la calidad para el transporte por razones médicas no urgente y el transporte no médico para la clientela elegible.

Intermodal

La capacidad de conectarse y las conexiones entre los modos de transporte.

Intervalo de servicio

El tiempo entre el primer viaje en autobús por la mañana y el último viaje en autobús por la noche.

ITS

Sistemas de Transporte Inteligentes: sistemas de tecnologías avanzadas como prioridad de señal y localización automatizada de vehículos que fomentan el uso de tecnologías avanzadas para mejorar la seguridad, confiabilidad y eficiencia de los sistemas de transporte público.



LaneACT

Comisión de Transporte del Área de Lane: un organismo asesor establecido para proporcionar un foro para que las partes interesadas colaboren en los problemas de transporte que afectan al Condado de Lane y para fortalecer las asociaciones estatales/locales en el transporte.

LCC

Lane Community College

LC

Consejo de Liderazgo: equipo de gestión del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) que aborda los problemas del día.

LCOG

Consejo de Gobiernos de Lane: una organización voluntaria de gobiernos locales que se esfuerza por lograr una planificación regional integral.

Ley de Plan Estadounidense de Rescate (ARPA)

Proporciona fondos federales de subvenciones de alivio por coronavirus, asignados en función de una fórmula establecida según la población y la cantidad de pasajeros de un distrito. Los fondos de la subvención se pueden utilizar únicamente para gastos operativos y tienen fecha de vencimiento al 30 de septiembre de 2024.

Ley de Presupuesto Local

Requisitos legales del estado de Oregón que rigen el proceso presupuestario, según se detalla en los Estatutos Revisados de Oregón (ORS) 294.305-565.

Ley FAST

Ley de Reparación del Transporte Terrestre de los Estados Unidos: legislación bipartidaria, bicameral y de cinco años promulgada en diciembre de 2015 para mejorar la infraestructura de transporte terrestre de la nación, incluidos carreteras, puentes, sistemas de tránsito y redes ferroviarias de pasajeros. Además de autorizar programas para fortalecer esta infraestructura vital, la Ley FAST también mejora los programas federales de seguridad para autopistas, transporte público, transporte motorizado, materiales peligrosos y trenes de pasajeros.

Licitación de invierno

El término "licitación" se refiere a la selección de trabajo por parte de los operadores de autobuses. Los operadores licitan en función de su antigüedad en el sindicato. El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) tiene tres licitaciones por año: otoño, invierno y verano. Las licitaciones se programan con los ajustes de servicio.

Licitación de otoño

El término "licitación" se refiere a la selección de trabajo por parte de los operadores de autobuses. Los operadores licitan en función de su antigüedad en el sindicato. El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) tiene tres licitaciones por año: otoño, invierno y verano. Los ajustes de servicio se programan con las licitaciones.

Licitación de Vacaciones

Proceso mediante el cual los operadores de autobuses eligen su tiempo de vacaciones en orden de antigüedad y en función de una cantidad limitada de lugares de vacaciones disponibles cada semana.

Licitación de verano

El término "licitación" se refiere a la selección de trabajo por parte de los operadores de autobuses. Los operadores licitan en función de su antigüedad en el sindicato. El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) tiene tres licitaciones por año: otoño, invierno y verano. Las licitaciones se programan con los ajustes de servicio.

Licitación

Un proceso (y las asignaciones de trabajo resultantes) en el que los operadores de autobuses eligen los recorridos que conducirán semanalmente. Las principales licitaciones son en otoño, invierno y verano.

LOC

Comité Organizador Local

El Comité Organizador Local es un término utilizado para referirse al



organizador local de los Campeonatos Mundiales de Campo y Pista 2021.

LPA

Alternativa Preferida a Nivel Local: término federal para el diseño preferido de un proyecto.

M

MAP-21

"Moving Ahead for Progress in the 21st Century": autorización de transporte, firmada por el presidente Obama, vigente a partir del 1 de octubre de 2012, para reestructurar las inversiones federales de transporte terrestre.

Marcha

Intervalo de tiempo entre vehículos que se mueven en la misma dirección en una ruta en particular.

Millas de pasajeros

La cantidad total de millas recorridas por los pasajeros en vehículos de tránsito; se calcula acumulando el total de todos los segmentos de viaje que resulta de la multiplicación de la cantidad de pasajeros determinados a bordo para cada segmento de viaje por la longitud del segmento de viaje.

Mini-Adicional (Mini-Extra Board, MXB)

Igual que para los adicionales, excepto que los operadores de autobuses mini-adicionales tienen 60 horas garantizadas por cada período de pago quincenal en lugar de 80 horas.

MOD

Movilidad en Demanda: un sistema flexible de respuesta a la demanda que complementa y conecta a las personas con su comunidad y con el sistema de red de transporte.

Modo

Una forma específica de transporte, como automóvil, metro, autobús, tren o avión.

MovingAhead

Un esfuerzo cooperativo de la ciudad de Eugene, el Distrito de Tránsito de Lane y los socios regionales en la comunidad para determinar qué mejoras se necesitan en algunos de nuestros corredores de transporte más importantes. Este esfuerzo se llevará a cabo a través de varias fases durante los próximos años. La primera fase del esfuerzo conducirá a la identificación de hasta cuatro corredores prioritarios, que luego se someterán a más trabajos de desarrollo que conducirán a inversiones de capital relacionadas con el sistema de tránsito, así como otros modos de viaje.

MPC

Comité de Políticas Metropolitano: un comité intergubernamental creado para resolver problemas y dirimir desacuerdos intergubernamentales entre las ciudades de Eugene y Springfield, y el condado de Lane.

MPO

Organización Metropolitana de Planificación: un organismo de planificación de transporte requerido a nivel federal responsable del plan de transporte regional y el MTIP en su región: El Consejo de Gobiernos de Lane (LCOG) es la MPO designada para esta región.

MTIP

Programa de Mejora del Transporte Metropolitano: un documento de planificación exigido por el gobierno federal que enumera los proyectos de transporte y autopistas para la región, aprobado por el MPC y presentado al estado para su inclusión en el Programa del Estado de Mejora al Transporte (STIP).

MTM

Gestión de Transporte por Razones Médicas: contratista que proporciona operaciones de intermediación de RideSource. Medical Transportation Management, Inc., administra el transporte de ADA y NEMT y los

servicios relacionados para los sistemas en los EE. UU.

Multimodal

Un viaje que implica varios tipos de transporte, como el ferrocarril y el autobús.

N

NEMT

Transporte por Razones Médicas No Urgente: viajes proporcionados a través del Centro de Contacto de RideSource para personas calificadas para Oregon Health Plan Plus (OHP+) y que no tienen otros medios confiables de ida y vuelta a los servicios médicos cubiertos por Medicaid.

NEPA

Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) de 1969: una ley para elaborar una política nacional para el medioambiente, para establecer un Consejo sobre Calidad Ambiental y para otros fines.

NOFA

Notificación de la Disponibilidad de Fondos

No médico con exención de Medicaid

Transporte para beneficiarios de Medicaid que tienen un plan de atención elegible administrado por un administrador de casos de servicios para personas mayores y con discapacidades según una exención de Medicaid. Una cierta cantidad de transporte local ayuda a las personas que permanecen en sus hogares u otro entorno comunitario en lugar de residir en un centro de atención de enfermería. También se denomina transporte comunitario dentro del Centro de Contacto de RideSource y es uno de los servicios ofrecidos.

Northwest Natural

Proveedor privado de gas natural para el distrito.

NTD

Base de Datos de Tránsito Nacional: el sistema a través del cual la Administración Federal de Tránsito (FTA) recopila datos de tránsito uniformes necesarios por el Secretario de Transporte para administrar los programas de los departamentos. Los datos están conformados por datos financieros y operativos seleccionados que describen las características del transporte público. Los destinatarios del Programa de Fórmulas para Áreas Urbanizadas de la Administración Federal de Tránsito (FTA)(Sección 5307) y del Programa de Fórmulas para Áreas No Urbanizadas (Sección 5311) están obligados por ley a presentar datos al NTD.

NTI

Instituto Nacional de Tránsito: servicios de capacitación, educación y cámara de compensación en apoyo al transporte público en los Estados Unidos.

O**OAA**

Ley de Estadounidenses Mayores: la Ley de Estadounidenses Mayores de 1965 estableció la Administración de Personas Mayores, una agencia nacional para supervisar el desarrollo de servicios y oportunidades para las personas mayores en todas las comunidades del país.

OAR

Normas administrativas de Oregón: compilación de las normas administrativas de las agencias estatales de Oregón, compiladas, indexadas y publicadas por la Oficina del Secretario de Estado.

ODOT

Departamento de Transporte de Oregón: un departamento del gobierno estatal de Oregón responsable de los sistemas de transporte.

OHP+

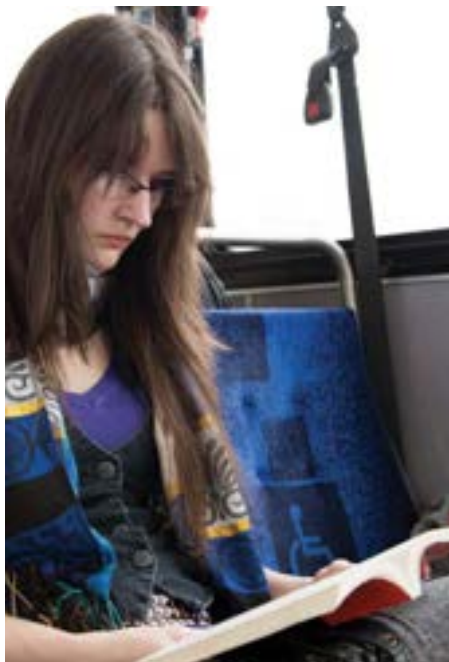
Oregon Health Plan Plus: un plan de salud médico estatal proporcionado a niños y adultos que son elegibles para los programas tradicionales de Medicaid o para el Programa de Seguro Médico para Niños (CHIP).

OMB

Oficina de Administración y Presupuesto: la oficina dentro del poder ejecutivo del gobierno federal que prepara el presupuesto anual del Presidente, desarrolla el programa fiscal del gobierno federal, supervisa la administración del presupuesto y revisa las reglamentaciones gubernamentales.

OMFOC

Consortio de Organización de Planificación Metropolitana de Oregón (Oregon Metropolitan Planning Organization Consortium, OMFOC): el Consorcio de MPO de Oregón es un foro para Organizaciones de Planificación Metropolitana (MPO) cuyo propósito



incluye abordar las crecientes necesidades de transporte de Oregón dentro de las áreas metropolitanas, el papel del estado de Oregón en las inversiones de transporte, y otros problemas y necesidades de transporte relacionados dentro del estado.

Opciones de transporte

Un programa financiado con subvenciones que se encuentra en el Distrito de Tránsito de Lane y que se encarga de la coordinación e implementación de muchas de las opciones de transporte regional.

OPEB

Otros Beneficios Posteriores al Empleo: beneficios recibidos por un empleado cuando comienza la jubilación, incluidas las primas de seguro de vida y atención médica, y la compensación diferida. No incluye beneficios de pensión.

OPS

Operaciones de Tránsito (LTD): un grupo de trabajo del Distrito de Tránsito de Lane (LTD).

OPTIS

Sistema de Información de Tránsito Público de Oregón: un programa de software electrónico basado en la Web que se utiliza para administrar las subvenciones de la División de Transporte Público del ODOT.

ORS

Estatutos Revisados de Oregón: las leyes codificadas del Estado de Oregon, que se publican cada dos años para incorporar las nuevas leyes de cada sesión legislativa.

OSHA

Administración de Seguridad y Salud Ocupacional: agencia responsable de promulgar reglas, establecer normas de salud y seguridad, y supervisar el cumplimiento, ya sea mediante un esfuerzo federal directo o a través de programas estatales de cumplimiento.

OTA

Asociación de Transporte de Oregón: creada para ayudar a los miembros en el desarrollo y la mejora de servicios, técnicas y métodos, instalaciones y equipos de transporte eficientes, seguros y convenientes.

OTC

Comisión de Transporte de Oregón: establece la política de transporte estatal y guía la planificación, el desarrollo y la gestión de una red de transporte integrada en todo el estado. El gobernador designa a cinco comisionados, asegurándose de que estén representadas diferentes regiones geográficas del estado. Un miembro debe vivir al este de la cadena montañosa Cascade; no más de tres pueden pertenecer a un mismo partido político.

OTP

Plan de Transporte de Oregón: el plan integral de largo alcance para un sistema de transporte multimodal para el estado, que abarca la eficiencia económica, el desarrollo económico ordenado, la seguridad y la calidad ambiental.

Otras Subvenciones Operativas

Ingresos de subvenciones por gastos no relacionados con el capital, como la gestión de la demanda de transporte y el mantenimiento preventivo.

P**P&D**

Planificación y Desarrollo (LTD): un grupo de trabajo del Distrito de Tránsito de Lane (LTD).

P-card

Tarjeta de Compra: una tarjeta de pago emitida a los empleados que funciona de manera similar a las tarjetas de crédito y puede utilizarse para comprar bienes o servicios.

P2p

Point2point: servicios ofrecidos a través del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) para promover y apoyar programas de empleadores, opciones de transporte y modos de transporte alternativos.

Pago de EFT

Transferencia Electrónica de Fondos para Pagos: pagos que se transfieren desde la cuenta bancaria del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) a la cuenta bancaria de un proveedor a través de una transmisión electrónica de archivos en el sitio web del banco; otro nombre para cheques sin papel.

Paratránsito

Alternativas a los modos tradicionales de tránsito público, como el autobús y el tren. A menudo se refiere a servicios de transporte programados y enrutados de manera flexible, utilizando autobuses pequeños o minivans. Los servicios de paratránsito del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) se coordinan en el Centro de Contacto de RideSource

PBI

Mejoras de Embarque de Pasajeros: mejoras de capital para ayudar a los pasajeros en el embarque y el desembarque de vehículos de tránsito. Estos pueden incluir mejoras en estaciones de tránsito, refugios, paradas y señales de paradas de autobús, entre otros.

PCE

Mejoras Progresivas de Corredores: programa para implementar cada vez más mejoras de tránsito a lo largo de un corredor. Las mejoras típicas incluyen prioridad de señal, estaciones y paradas mejoradas, enrutamiento, frecuencia de servicio mejorada y carriles de paso prioritario. Con el tiempo, las mejoras podrían conducir a la implementación de un nivel de servicio de EmX.

Pequeños comienzos

Una nueva categoría dentro del programa Nuevos comienzos para un proyecto de carril-vía fijo con un costo total de menos de 250 millones de

USD y un costo máximo de 75 millones de USD de financiamiento de subvenciones de Nuevos comienzos.

Plan de Beneficios Definidos

Un tipo de plan de pensión en el que un empleador promete un beneficio mensual específico sobre la jubilación que está predeterminado por una fórmula basada en el historial de ingresos del empleado, la antigüedad y la edad, en lugar de depender de los rendimientos de la inversión.

Plan de Contribución Definida

Un tipo de plan de jubilación en el que se especifica el monto de la contribución anual del empleador. Las cuentas individuales establecidas para los participantes y los beneficios se basan en los montos acreditados a estas cuentas (a través de las contribuciones del empleador y, si corresponde, las contribuciones del empleado), más cualquier ganancia de inversión sobre el dinero en la cuenta.

PM

Mantenimiento Preventivo: el mantenimiento de los activos del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) para mantener esos activos en buen estado.

PMOC

Contratista de Supervisión de Gestión de Proyectos: informa la determinación de la Administración Federal de Tránsito (FTA) con respecto a la idoneidad de la capacidad legal, administrativa y técnica del Beneficiario, y la capacidad para ejecutar el proyecto de manera efectiva y eficiente en todos sus aspectos, incluidos la planificación, el diseño, la construcción, las pruebas y las operaciones de ingresos.

PMP

Plan de Gestión de Proyectos: documento guía para la gestión y administración del proyecto de Extensión de EmX en Eugene Oeste (WEEE).

PP

Pioneer Parkway: una calle en Springfield elegida como parte de la ruta Gateway EmX.

Presupuesto adoptado

Versión final del presupuesto formalmente adoptado por la Resolución por la Junta Directiva del Distrito de Tránsito de Lane (LTD).

Presupuesto aprobado

Versión del presupuesto acordado por el Comité de Presupuesto que se presenta a la Junta Directiva para su adopción.

Presupuesto complementario

Un requisito de la Ley de Presupuesto de Oregón cuando un cambio propuesto a un presupuesto adoptado en la asignación de gastos es del 10% o más en un fondo. Un presupuesto suplementario requiere una notificación publicada a los ciudadanos con respecto a la fecha y la hora de una audiencia pública sobre los cambios propuestos.

Presupuesto sugerido

Versión del presupuesto presentado por la gerencia al Comité de Presupuesto.

Prioridad de señal

Proporciona prioridad para vehículos de tránsito en intersecciones señalizadas.

Programa de ETC

Programa de Coordinadores de Transporte del Empleador: capacitación y apoyo ofrecidos a los ETC desde los lugares de trabajo en toda la región.

Programa de Mitad de Tarifa

Un programa exigido por el gobierno federal que requiere que los distritos de tránsito cobren a los adultos mayores y a las personas con discapacidades la mitad de la tarifa en efectivo para adultos durante las horas de menor actividad.

Programa de Tarifas Reducidas

(Consultar el Programa de Mitad de Tarifa.)

Programa de Transporte Gateway

Asistencia proporcionada por Point2point para reducir la congestión, coordinar información y servicios educativos, y trabajar con empresas, propietarios y representantes de

agencias para implementar una variedad de estrategias de opciones de transporte en el área de Gateway.

Programa de Viajes Compartidos en auto/furgoneta

Un programa de opciones de transporte que alienta a los viajeros a compartir los viajes al proporcionar incentivos y servicios de combinación. (También conocido como Rideshare)

Programa de Viajes Compartidos

Un programa financiado por Point2point para promover el uso compartido de un vehículo por dos o más personas que viajan a diario. (Consulte Viajes Compartidos en auto/furgoneta).

Programa Nuevos Comienzos

Una categoría del Programa de Inversiones de Capital de la Administración Federal de Tránsito (49 USC 5309) que se utiliza para financiar nuevos sistemas de carriles guía fijos, o una extensión de un sistema de carriles guía fijos existente, como el tránsito rápido de trenes y autobuses.

Programa Park & Ride

Un programa para mantener los sitios existentes e identificar nuevos sitios potenciales donde los conductores puedan estacionar sus automóviles y tomar un autobús, caminar, andar en bicicleta o reunirse con un vehículo compartido.

Programa Rutas Seguras hacia las Escuelas

Un programa para implementar programas de opciones de transporte y medir la efectividad de los esfuerzos en centros escolares seleccionados en la región.

Proveedor privado

Los proveedores de transporte contratados pueden incluir proveedores sin fines de lucro, taxis, etc. Se utiliza principalmente para ampliar la capacidad de los servicios de intermediación de RideSource.

PUD

Desarrollo Planificado de Unidades: un tipo de desarrollo de edificios y proceso reglamentario. Como desarrollo de edificios, es un grupo diseñado de usos de tierras tanto variados como compatibles, como viviendas, recreación, centros comerciales y parques industriales, todo dentro de un desarrollo o una subdivisión contenidos.

**Red de Tránsito Frecuente (FTN)**

Red de Tránsito Frecuente: proyectos que abarcan la planificación, el diseño y la construcción de un servicio que aumenta la capacidad a lo largo de los principales corredores de transporte. La Red de Tránsito Frecuente (FTN) fortalece la conectividad regional al vincular las decisiones de servicio e inversión con el nivel de desarrollo a lo largo de los corredores.

Respuesta a la demanda

Servicio a pedido, a menudo denominado Dial-a-Ride o paratransito. A diferencia de un sistema de ruta fija, no existe un horario regular y, por lo general, se requiere que los pasajeros lo programen con anticipación. Puede ofrecer asistencia de puerta a puerta o de curva a curva. A menudo se utiliza en referencia a los servicios de "tránsito especial" requeridos en virtud de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades.

Revisión Integral

Anteriormente conocida como "revisión trienal", esta es una auditoría de la Administración Federal de Tránsito (FTA) de las políticas, los procedimientos y los controles internos del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) requeridos cada tres años.

Revisión trienal

(Consultar Revisión integral).

Rhody Express

Un servicio de tránsito público local que opera en Florence coordinado a través de Servicios Accesibles. Financiado en virtud de la Sección 5311 del Programa Público General Rural, Fondo de Transporte Especial y Ciudad de Florence.

RIS

Sistema de Información Regional del Condado de Lane: un proveedor de servicios regionales que ofrece intercambio de información y tecnología entre agencias gubernamentales.

RTOP

Plan de Opciones de Transporte Regional: un plan para ampliar y enfocar la definición y aplicación de los elementos de Gestión de la demanda de transporte (Transportation Demand Management, TDM) de nuestros planes de transporte locales y regionales.

RTP

Plan de Transporte Regional: requerido por la regulación federal, e implementado por el Consejo de Gobiernos de Lane.

**RTSP**

Plan del Sistema de Transporte Regional: requerido por la ley de Oregón. Incluye políticas, proyectos y estrategias que guían la inversión significativa de transporte a nivel regional, dentro del MPO de Central Lane. El desarrollo de este plan involucrará a las comunidades de Coburgo, Eugene y Springfield, incluidos los ciudadanos, el personal y los funcionarios electos.

S

S&DS

Servicios para Personas Mayores y Discapacitadas: una división del Consejo de Gobiernos de Lane.

SAC

Comité Asesor de Servicios: representantes de los empleados que se reúnen según sea necesario para analizar problemas de servicio y asesorar al personal de Planificación de Servicio y Marketing sobre la planificación y las operaciones del servicio de autobuses. Este grupo interactúa eficazmente entre los empleados y el personal de Planificación de Servicio y Marketing.

SAFETEA-LU

Ley de Equidad de Transporte Eficiente, Flexible, Responsable y Seguro: Un legado para usuarios: promulgado en agosto de 2005, autoriza los programas federales de transporte terrestre para autopistas, seguridad de autopistas y tránsito hasta el año fiscal 2009.

SBPG

Pautas Estándar de Adquisición de Autobuses: pautas desarrolladas a través de un proceso de consenso de la industria abierto e inclusivo, financiado por la Asociación de Investigación Cooperativa de Tránsito (TCRP) y bajo la orientación de

la Asociación Estadounidense de Transporte Público (APTA).

SCTS

Estación de Tránsito de Santa Clara: estación de tránsito ubicada en la antigua escuela primaria de Santa Clara en River Road entre Green Lane y Hunsaker Lane en Eugene Norte.

SDS

Servicios para Personas Mayores y Discapacitadas: una división del Consejo de Gobiernos de Lane.

Servicio ADA de RideSource

Servicios de Paratransito del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) para personas con discapacidades que no pueden usar servicios de ruta fija regulares según lo exige la Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990.

Servicio de Ruta Fija

Ruta fija es el término tradicional para el servicio de autobús que opera en un horario específico y a lo largo de una ruta consistente. Una alternativa al servicio de ruta fija sería el servicio de respuesta a la demanda donde el enrutamiento y la programación se crean diariamente, en función de las necesidades individuales de los pasajeros.

Servicio en Horas Pico (asignaciones en horas pico)

Describe el punto de tiempo durante el día en el que el Distrito tiene la cantidad máxima de autobuses en funcionamiento. A menudo se describe como el pico en la mañana y el pico en la tarde/noche.

Servicios Accesibles

Un programa del Distrito de Tránsito de Lane (LTD) que abarca el desarrollo de políticas y el cumplimiento de los requisitos de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) de 1990 para servicios de ruta fija y paratransito; administración del Fondo de Transporte Especial (STF)

para adultos mayores y personas con discapacidades, y otros servicios financiados por subvenciones; asistencia técnica a través de la redacción de subvenciones y gestión de contratos; desarrollo de programas para servicios en todo el condado de Lane; y supervisión del Centro de Contacto de RideSource. El enfoque principal es el transporte para adultos mayores, personas con discapacidades y personas con bajos ingresos.

Servicios Especiales

Ingresos por servicios de tránsito contratados (p. ej., transportes a ferias y eventos deportivos) y servicios de alquiler comprados (p. ej., transportes para un grupo privado).

Servicios Especializados

Servicios prestados como servicio de ingresos de tránsito regular, pero pagados por alguna organización en lugar de por la cláusula adicional, y para viajes realizados a lo largo de rutas especiales para las cuales los ingresos pueden estar garantizados por un beneficiario del servicio. Ejemplo: Acuerdos contractuales para viajes de servicios especializados para eventos deportivos, eventos comunitarios, etc., donde las tarifas se pagan por contrato.

Servicios Patrocinados

Servicios de transporte público proporcionados por un proveedor de transporte público como parte de un patrocinio o una donación. Las agencias patrocinadas comunes incluyen agencias locales sin fines de lucro que facilitan eventos y programas.

Señales de Paso Prioritario

Una técnica de prioridad de tránsito que permite que un autobús use un carril exclusivo para evitar una cola de automóviles para llegar a una intersección señalizada.

Señalización de bloque

Tecnología para controlar el acceso de vehículos en segmentos de carriles bidireccionales.

SGR

Buen Estado: un programa de subvenciones de la Administración Federal de Tránsito (FTA) iniciado para apoyar la reinversión en flotas de autobuses e instalaciones de autobuses tanto para áreas urbanizadas como rurales.

SharePoint

Una plataforma colaborativa basada en la Web que se integra con Microsoft Office. Un sistema de gestión y almacenamiento de documentos.

Sistema de Administración de Tarifas

Sistema automatizado para administrar las ventas, el cobro y el seguimiento de los paquetes especiales de pasajes, al mismo tiempo que proporciona acceso y comodidad a los clientes.

SmartTrips

Un programa de marketing individualizado que promueve las opciones de transporte disponibles para los hogares y las empresas que viven dentro de un vecindario objetivo o límite geográfico.

SOV

Vehículo de un Solo Ocupante: vehículo con un ocupante, el conductor, al que a veces se hace referencia como "viaje individual".

SP

Planificación de Servicio (LTD): un grupo de trabajo del Distrito de Tránsito de Lane (LTD).

SRTS

Rutas Seguras a las Escuelas: un modelo de programa nacional implementado en los distritos escolares de Eugene, Springfield y Bethel para aumentar la cantidad de estudiantes que caminan y andan en bicicleta hasta la escuela.

SSD o SSI

Seguro Social por Discapacidad y Seguro Suplementario por

Discapacidad: el Distrito de Tránsito de Lane (LTD) ofrece tarifas a mitad de precio a los beneficiarios elegibles actuales en virtud del Programa de Tarjetas de Transporte.

STBG

El Programa de Subvenciones en Bloque para el Transporte Terrestre (STBG) proporciona financiamiento federal flexible que pueden utilizar las agencias estatales y locales para proyectos con el fin de preservar y mejorar las condiciones y el desempeño en carreteras públicas, infraestructura para peatones y bicicletas, y proyectos de capital de tránsito, incluidas las terminales de autobuses interurbanos.

STF

Programa de Fondo de Transporte Especial para Personas de la Tercera Edad y Personas con Discapacidades: programa del Estado de Oregón financiado por un impuesto sobre productos de tabaco y otros recursos estatales.

STIF

El Fondo de Mejoras de Transporte de Todo el Estado es un nuevo impuesto estatal sobre la nómina (una décima parte del 1%) que se cobra a los empleados de Oregón como resultado de la aprobación del Proyecto de Ley de la Cámara de Representantes de 2017 y proporciona una nueva fuente exclusiva de financiamiento para ampliar el transporte público con el fin de acceder a empleos, mejorar la movilidad, aliviar la congestión y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en Oregón.

STIP

Plan de Mejora de Transporte en Todo el Estado: describe el programa de mejora del capital de transporte del estado y enumera los proyectos de construcción propuestos para un período de cuatro años. El Programa del Estado de Mejora al Transporte (STIP) cumple con los requisitos de MAP-21, la ley federal que proporciona fondos a los

estados para proyectos de transporte. El Programa del Estado de Mejora al Transporte (STIP) no es un documento de planificación. Es un documento de priorización y programación de proyectos.

STP-U

Programa de Transporte Terrestre-Urbano: fondos de STP asignados específicamente al área urbanizada de Eugene-Springfield.

STP

Programa de Transporte Terrestre: financiamiento federal flexible que asigna una parte de los fondos federales de carreteras a los gobiernos estatales y locales para proyectos relacionados con carreteras y tránsito.

STRR

Ley de Reautorización y Reforma del Transporte Terrestre (Estado): autoriza fondos para autopistas de ayuda federal, programas de seguridad de autopistas, programas de tránsito y para otros fines.

STS

Estrategia de Transporte Estatal: una visión a largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) relacionadas con el transporte y aumentar la seguridad energética de la región a través de la planificación integrada del transporte

y el uso de la tierra hasta 2050.

Subvenciones Federales:

Sección 5307 (Fórmula)

Programa de Fórmula para Áreas Urbanizadas: fondos de subvenciones federales asignados en función de una fórmula establecida dadas la población y la cantidad de pasajeros de un distrito.

Sección 5308 (Combustibles Limpios)

Programa de Subvenciones para Combustibles Limpios: fondos de subsidios federales asignados para apoyar el combustible limpio emergente y tecnologías de propulsión avanzadas para autobuses de tránsito y mercados para esas tecnologías.

Sección 5309 (Discrecional)

Programa de Inversiones de Capital para la Administración Federal de Tránsito (Federal Transit Administration) de conformidad con 49 USC 5309. Permite que los fondos de subvenciones federales se asignen según el criterio del Congreso para financiar proyectos de Nuevos Comienzos, Pequeños Comienzos y Capacidades Centrales.

Sección 5310

Programa de Fórmula para Personas de la Tercera Edad y Personas con Discapacidades: programa federal

de subvenciones que proporciona asistencia de capital principalmente para el transporte de personas de la tercera edad y personas con discapacidades.

Sección 5311

Programa Público General Rural: programa federal de subvenciones que proporciona financiamiento de fórmulas a los estados con el fin de apoyar el transporte público en áreas de menos de 50,000 habitantes. La financiación puede utilizarse para gastos de capital, operativos, de administración estatal y de administración de proyectos.

Sección 5311 (f)

Programa de Pasajeros Interurbanos: programa federal de subvenciones que promueve los servicios para pasajeros interurbanos al conectar comunidades rurales a través de fondos de incentivos, información y equipos para hacer que los vehículos sean accesibles. Se pone énfasis en las comunidades de conexión de 2,500 o más personas con la próxima economía de mercado más grande y en la conexión de autobuses, trenes y vuelos.

Sección 5339

Programa de Análisis Alternativo: proporciona financiamiento para nuevos análisis de alternativas de inversión de guías fijas.





Sustitución de señal

Garantiza una luz verde en una intersección; disponible solo para vehículos de emergencia.



T4America

(Consultar Transporte para los Estados Unidos).

TAM

Administración de Activos de Tránsito: un modelo de negocio de la Administración Federal de Tránsito (FTA) que prioriza la financiación en función de la condición de los activos de tránsito, para lograr o mantener redes de tránsito en buen estado.

Tarjetas de Transporte

El Distrito de Tránsito de Lane (LTD) proporciona tarjetas de transporte, como la tarjeta de transporte gratuito honorífico para personas de 65 años o más, o de mitad de la tarifa para cualquier persona con una tarjeta de

Medicare válida y vigente, o prueba de elegibilidad para SSI o SSD junto con una tarjeta de identificación válida con fotografía. Los veteranos que reciben un beneficio por discapacidad del 50% o superior también son elegibles para la mitad de la tarifa. Las personas con discapacidades que necesiten una adaptación accesible para viajar en el autobús también pueden ser elegibles para la mitad de la tarifa. Las tarjetas de media tarifa y la tarjeta de transporte gratuito honorífico pueden obtenerse en el Centro de Servicio al Cliente del Distrito de Tránsito de Lane (LTD).

Tasa de Desempleo

Indicador económico que calcula el porcentaje de trabajadores desempleados en comparación con el empleo total.

TCRP

Asociación de Investigación Cooperativa de Tránsito: una rama educativa y de investigación sin fines de lucro de la Asociación Estadounidense de Transporte Público (APTA). La TCRP lleva a cabo actividades técnicas y de investigación aplicada que se centran

en las necesidades de las agencias operativas de tránsito.

La investigación se lleva a cabo en todas las áreas del transporte público, incluidas las operaciones, las políticas, la planificación, la configuración de servicios, la ingeniería de vehículos e instalaciones, el mantenimiento, los recursos humanos y la administración.

TDM

Gestión de la Demanda de Transporte: se refiere a varias estrategias que cambian el comportamiento del viaje (cómo, cuándo y a dónde viajan las personas) para aumentar la eficiencia del sistema de transporte y lograr objetivos de planificación específicos.

TGM

Programa de Gestión del Crecimiento del Transporte: esta es una asociación entre el Departamento de Conservación y Desarrollo de Tierras de Oregón y el Departamento de Transporte de Oregón. El programa incluye fondos federales para asociarse con los gobiernos locales para vincular el uso de la tierra y el plan de transporte para impulsar las opciones de transporte.

Tiempo de división planificado

Treinta minutos de tiempo pagado para todas las ejecuciones programadas con una división de 36 minutos o más desde el final del primer bloque de trabajo hasta el inicio del segundo.

Tiempo de informe

El tiempo que se asigna a un operador para realizar la verificación previa de seguridad de los vehículos antes de salir al final del día.

Tiempo de Permanencia

Tiempo durante el cual se detiene un autobús para cargar y descargar pasajeros.

Tiempo de viaje programado

Los operadores de autobuses a menudo deben comenzar su funcionamiento/servicio en una

ubicación fuera del sistema. El tiempo de viaje es el tiempo pagado para llevar al operador al punto de inicio de la ejecución/tarea.

Tiempo libre planificado

Tiempo pagado a operadores individuales para llevar las horas programadas trabajadas a los mínimos contractuales.

TIGER

Inversión en el Transporte que genera Recuperación Económica: la Ley de Recuperación y Reinversión de Estados Unidos de 2009 asignó 1.5 mil millones de USD en fondos de subvenciones discrecionales que otorgará el Departamento de Transporte de los EE. UU. para inversiones de capital en infraestructura de transporte terrestre. Las subvenciones se otorgan para inversiones de transporte que tienen un impacto significativo en el país, un área metropolitana o una región.

TIGGER

Inversiones de Tránsito en Gas de Efecto Invernadero y Reducción de Energía: la Ley de Recuperación y Reinversión de los Estados Unidos de 2009 (ARRA) proporcionó 100 millones de USD para distribuir como subvenciones discrecionales a agencias de tránsito público para inversiones de capital que ayudarán a reducir el consumo de energía o las emisiones de gases de efecto invernadero de los sistemas de transporte público.

TIP

Plan de Mejora de Transporte (local o regional): programa para proyectos de transporte, desarrollado por una organización de planificación metropolitana, junto con el estado.

TI

Tecnología de la Información (LTD): un grupo de trabajo del Distrito de Tránsito de Lane (LTD).

TMA

Área de Gestión de Transporte: un área designada por el Secretario de Transporte de los EE. UU., que tiene una población de área urbanizada de más de 200,000, o a solicitud especial del Gobernador y la Organización de Planificación Metropolitana (MPO), o bajo circunstancias especiales designadas para el área.

TOGO

Transportation Options Group of Oregon: TOGO se formó para promover opciones de transporte y sistemas de transporte equilibrados. El objetivo de TOGO es crear un mayor conocimiento de las opciones de transporte y proporcionar un formato para que los profesionales de las opciones de transporte u otras entidades o personas interesadas intercambien y distribuyan información a nivel local/regional.

Las opciones de transporte incluyen, entre otras: transporte público (autobús y tren ligero), transporte compartido en auto/furgoneta, caminatas, ciclismo, teletrabajo, uso de telecentros, uso compartido de autos, viajes diarios cercanos a casa, parques y paseos, horarios de trabajo creativos, tren suburbano y tren.

TPC

Comité del Plan de Transporte: un comité del Consejo de Gobiernos de Lane que lleva a cabo las actividades técnicas necesarias para el proceso de planificación de transporte cooperativo e integral continuo en el área de la Organización Metropolitana de Planificación de Central Lane (Central Lane Metropolitan Planning Organization, CLMPO), según se describe en el Programa Unificado de Planificación de Trabajo (Unified Planning Work Program, UPWP).

TrAMS

TrAMS es el Sistema de Gestión de Concesiones de Tránsito, la plataforma de la Administración Federal de Tránsito (FTA) para otorgar y administrar subvenciones federales. El sistema TrAMS mantiene información

sobre cada organización receptora y el cumplimiento de la organización con los requisitos de elegibilidad para las subvenciones, y realiza un seguimiento de los usuarios individuales dentro de la organización. TrAMS es una herramienta basada en la Web desarrollada para permitir que los destinatarios soliciten fondos federales, administren sus programas de acuerdo con los requisitos federales y proporcionen a la Administración Federal de Tránsito (FTA) un método para aprobar, controlar y supervisar la distribución de fondos.

Transit Tomorrow

El proyecto de Análisis Integral de Operaciones se suspendió cuando la COVID-19 detuvo a nuestra comunidad.

TransPlan

El Plan de transporte del área de Eugene y Springfield consiste en proyectos y políticas de largo alcance que abordan formas óptimas en las que los automóviles, autobuses, bicicletas y peatones pueden viajar en la región de Eugene-Springfield. TransPlan actúa como el plan de transporte regional (Regional Transportation Plan, RTP) para el área metropolitana de Eugene-Springfield.

Transporte para los Estados Unidos

Una coalición nacional en crecimiento comprometida con la creación de un nuevo programa de transporte nacional que llevará los Estados Unidos al siglo XXI mediante la construcción de infraestructura modernizada y comunidades saludables, donde las personas puedan vivir, trabajar y divertirse.

Transporte para personas desfavorecidas

Personas que requieren depender del tránsito público o de los servicios de paratransito para la mayor parte de su transporte. Por lo general, se refiere a personas de edad sin acceso o capacidad para operar legalmente un vehículo personal.

TSP

Plan del Sistema de Transporte: un requisito de la ley de Oregón, que rige los planes a nivel del condado, así como las ciudades dentro del área de servicio del Distrito de Tránsito de Lane (LTD). Los TSP identifican mejoras para todos los modos de transporte, incluidas las redes de carreteras, bicicletas y peatones, tránsito y ferrocarril.

TVM

Máquina Expendedora de Boletos: máquina recaudadora en la plataforma de las estaciones EmX para que los pasajeros compren pases de autobús.

U

UPWP

Programa de Trabajo de Planificación Unificada: un documento de certificación requerido por el gobierno federal desarrollado para el MPO de Central Lane en el que se describen las actividades de planificación de transporte que se llevarán a cabo en el área metropolitana de Central Lane y sus alrededores.

Uso Compartido de furgoneta

Programa para coordinar el transporte interurbano utilizando una furgoneta para 7 a 15 pasajeros conducida por uno de los pasajeros.

UZA

Área Urbanizada: área diseñada por la Oficina de Censos de los EE. UU. de 50,000 habitantes o más, que consta de una ciudad central o dos ciudades adyacentes más territorio densamente establecido circundante, pero sin incluir la parte rural de las ciudades.

V

VEBA

Asociación Voluntaria de Beneficiarios del Empleado: beneficio del empleado pagado por el empleador para ayudar con copagos, deducibles y otros costos relacionados con la atención médica en los que incurrió el empleado.

VMT

Millas Vehiculares Recorridas: cantidad total de millas recorridas por todos los vehículos en la carretera o sistema de carretera durante un período determinado. Cuantos más automóviles haya en la carretera al mismo tiempo en la misma área, mayor será el valor de VMT y peor será la congestión. Reducir el valor de VMT puede ayudar a aliviar la congestión del tráfico.

Vía de tránsito

Carril solo para transporte público con arcones; se usa de manera intercambiable con el carril-guía.

Vía Fija

Una instalación de transporte público que utiliza y ocupa un derecho de paso separado para el uso exclusivo del transporte público.



**NO CABE DUDA
DE QUE EL
SECTOR DEL
TRANSPORTE
ES EL SECTOR
MÁS CRÍTICO
DE NUESTRA
ECONOMÍA.**

— ROBERT BRADY



Lane Transit District