

Charlotte Area Transit System

Fare Equity ANÁLISIS

Sistema de tránsito del área de Charlotte

Análisis de la equidad de tarifas

Para FY2017 Propuesta de aumento de tarifa

de febrero de el año 2016 actualizado en junio el año 2016

Contenido

RESUMEN	3
DEFINICIONES:.....	4
Área de servicio y número de usuarios datos demográficos:	5
FARE AUMENTO / DESCUENTO CAMBIOS DE OPCIONES	7
REQUISITOS DEL TÍTULO VI Y DIRECTRICES PARA LOS RECEPTORES	10
La opinión del público	20
<i>Comentarios del Público (Actualizado electrónicos y el 23 de Marzo el año 2016 Hearing)</i>	
<i>Resumen</i>	<i>21</i>
ANÁLISIS FINANCIERO	22
ALTERNATIVAS:	23
Anteriores esfuerzos de mitigación:	24
Conclusión y las de atenuación:	26
Notificación de la Junta y de la opinión: ANÁLISIS Fare equidad	28
Tránsito Metropolitano COMISIÓN Miércoles, 23 de marzo 2016	31
Tránsito Metropolitano COMISIÓN Miércoles, 20 de abril 2016	32
Tránsito Metropolitano COMISIÓN Miércoles, 25 de mayo 2016	38
Autorización de la Directiva de los esfuerzos de mitigación adicionales:.....	46
Apéndice A: Política de Tarifas MTC.....	53
Apéndice B: Proceso Público de Tarifa y Servicio de Cambios.....	60
Aumentar la tarifa Comentarios del público	61

Tabla 1: Censo de los EE.UU., 6

Tabla 2: C.A.T.S. Área de Servicio Demografía, 6

Tabla 3: Aumentar el año fiscal 2015 propuesta de tarifa, 7

Tabla 4: C.A.T.S. De bajos ingresos y en minoría de Tipo de Servicio, 10

Tabla 5: ANÁLISIS para el autobús por Cash y Pass Tipo de diez centavos de tarifa Aumentar, 11

Tabla 6: ANÁLISIS para el autobús por Cash y Pass Tipo de cinco céntimos de tarifa Aumentar, 11

Tabla 7: ANÁLISIS .10 y .05 ciento de autobús por Cash y Pass Tipo dentro de Grupos, 13

Tabla 8 cargos reales de autobús ANÁLISIS, 13

Tabla 9: Una carga de 0,05 céntimos de tarifa Incremento de bajos ingresos y minorías contra no tienen Bajos Ingresos y sin fines de Minoria El número de pasajeros, 14

Tabla 10: Carga de la tarifa .10 ciento Aumento de Bajos Ingresos y minorías contra no de bajos ingresos y no minoritarios, 15

Tabla 11: Carga de la n aumento de la tarifa con descuento Cambios en bajos ingresos y minorías contra no de bajos ingresos y minorías no, 15

Tabla 12: ANÁLISIS de tren ligero (LYNX) por Pass Tipo, 17

Tabla 13: Efectos de 0,10 centavos y 0,05 centavos de tarifa Aumenta un paso de Tipo en los Grupos, 17

Tabla 14: Los montos de usuarios del transporte de bajos ingresos, las minorías y el restante de Pasajeros, 18

Tabla 15: Carga de 0,05 céntimos de tarifa Aumento de Bajos Ingresos y minorías vs El número de pasajeros restante, 18

Tabla 16: Carga de 0,10 céntimos de tarifa Aumento de Bajos Ingresos y minorías vs El número de pasajeros restante, 19

Tabla 17: Carga de ningún aumento de tarifas y descuentos de billetes Pero Cambios de bajos ingresos y minorías vs El número de pasajeros restante, 19

Transit Dependent Customer info, 20

RESUMEN

Desde 2000, la junta de política para los C.A.T.S., la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC), se ha utilizado una política de tarifas para proporcionar orientación sobre cuándo y por cuánto una tarifa debe aumentarse junto con los requisitos para la entrada pública (Anexo A: Política de Tarifas MTC y Anexo B: Proceso público de tarifa y Cambios de servicio y). La política de tarifas MTC prevé un aumento de tarifas cada dos años hasta \$ 0,25 ciento sobre la tarifa base y los correspondientes incrementos en otros medios y servicios como se indica en la política de tarifas.

Desde FY2014 (1 de julio de 2013) cuando el último aumento de la tarifa de .20 centavos ocurrió C.A.T.S. ha seguido experimentando un aumento de los Costooes, junto con aumentos limitados en los ingresos de explotación sin restricciones. Esto se ha traducido en una caída corta \$ 2,8 millones en el presupuesto de funcionamiento propuesto para FY2017.

C.A.T.S. está revisando tres opciones para aumentar los ingresos de las tarifas o pases / descuentos. Una opción propone ningún aumento en las tarifas de transporte, pero los cambios en los precios de pase y la eliminación de descuentos en las ventas. Las otras dos opciones prevén aumentos modestos en las tarifas, junto con los cambios que pasar descuentos y aprobar la estructura de precios. Con el fin de lograr un Ciudad de Charlotte, Carolina del Norte EE.UU. | Traducido al Español por Traductor Google Online

presupuesto equilibrado y para proporcionar la menor cantidad de impacto a los clientes, las siguientes opciones serán presentadas para su consideración:

1. La reestructuración de la pasada semana a un precio de 14 paseos frente a 10, manteniendo la característica de paseo ilimitada, la eliminación del descuento del 15% en pases de 10 viajes, y la reducción del volumen de ventas con descuento de 10% para las organizaciones actualmente en el nivel superior de las Coordinador del programa de compra de Empleado Transporte (ETC).
2. Un aumento de la tarifa 0,10 ciento a la tarifa base, la reestructuración de la pasada semana a un precio de 14 paseos vs 10 mientras se mantiene la característica de paseo ilimitado, y reduciendo el volumen de ventas con descuento para 10% de las organizaciones que actualmente en el nivel superior del Coordinador del Empleado Transporte (ETC) programa de compra.
3. Un aumento de la tarifa .05 ciento a la tarifa base, la reestructuración de la pasada semana a un precio de 14 paseos frente a 10, manteniendo la característica de paseo ilimitada, lo que reduce el volumen de ventas con descuento de 10% para las organizaciones actualmente en el nivel superior de la Coordinador empleado Transporte (ETC) programa de compra y eliminar el descuento del 15% en 10 viajes pasa

Cualquiera de estas opciones sería el 1 de julio de 2016.

DEFINICIONES:

Los siguientes gráficos y análisis se refieren a personas de bajos ingresos y las poblaciones minoritarias, así como el sistema de la población de usuarios de ancho. Para mayor claridad, los datos disponibles para este análisis define a estos grupos como:

Nivel de pobreza: Tasa de pobreza por grupo de bloques como se define por el censo comunitario de EE.UU. de América Encuesta (ACS) estimaciones de los 5 años.

De bajos ingresos: C.A.T.S. El ingreso doméstico usado de \$ 11.669 y por debajo de representar a los hogares de bajos ingresos. C.A.T.S. el porcentaje utilizado para la demografía de los hogares de \$ 11.669 o menos obtenida de C.A.T.S. El otoño de 2011 a Bordo Encuesta del cliente lleva a cabo en toda la C.A.T.S. sistema. cantidades de usuarios del transporte representados en el análisis se deriva de este porcentaje demográfica aplicada a C.A.T.S. pasajeros no ligados.

Minoría: C.A.T.S. utilizado todas las categorías que no son blancas como las minorías. C.A.T.S. el porcentaje utilizado datos demográficos para la carrera obtenida de C.A.T.S. El otoño de 2011 a Bordo Encuesta del cliente lleva a cabo en toda la C.A.T.S. sistema. cantidades de usuarios del transporte representados en el análisis se deriva del porcentaje demográfica aplicada a C.A.T.S. pasajeros no ligados.

Todo el sistema: C.A.T.S. utilizado las estadísticas obtenidas de la C.A.T.S. El otoño de 2011 a Bordo Encuesta del cliente lleva a cabo en toda la C.A.T.S. sistema. cantidades de usuarios del transporte representados en el análisis se deriva de la estadística aplicada a la C.A.T.S. Los viajes no ligados de Ciudad de Charlotte, Carolina del Norte EE.UU. | Traducido al Español por Traductor Google Online

pasajeros.

Área de servicio: Las áreas a lo largo C.A.T.S. rutas de autobuses y trenes, incluyendo un tampón millas $\frac{3}{4}$

C.A.T.S. Encuesta de Satisfacción del Cliente: C.A.T.S. realiza una encuesta anual a bordo de los clientes para obtener sus percepciones y actitudes hacia el transporte público y la gestión del sistema, junto con calificaciones de 40 elementos de servicio al cliente. También es obtenida la información demográfica y de uso incluyendo los medios de comunicación de tarifas. Los resultados de la encuesta más reciente se utilizaron en el desarrollo de este análisis. El estudio llevado a cabo en el otoño de 2011 fue representante de C.A.T.S. pasajeros en todos los tipos de servicios y piezas de día y semana, con información correcta en el intervalo de confianza del 95% con un margen de error de más o menos 3,9%.

Área de servicio y número de usuarios datos demográficos:

El Sistema de Transporte del Área de Charlotte opera en el condado de Mecklenburg con el alimentador expreso rutas de servicio

la mayor parte de los condados circundantes. El área de servicio es de 435 millas cuadrados que consta de 74 líneas de autobuses, una línea de tren ligero de 9,4 millas, servicios de para-tránsito y de consumo gestionados camionetas que generan más de 25 millones de viajes de pasajeros no vinculadas en el año fiscal 2015. Condado de Mecklenburg tiene una población más diversa que el estado de Carolina del Norte con las minorías que representan más de la población general.

La mediana de los ingresos per cápita y en el condado de Mecklenburg es de 19% y 28%, respectivamente, que son más altos que el estado de Carolina del Norte. Tabla 1: Censo de Estados Unidos ilustra los datos demográficos de 2014 representan el condado de Mecklenburg, con una población minoritaria del 40,8% y la integridad corporal por debajo del nivel de pobreza en el 15,4%. Un análisis más detallado de 2014 censo (Tabla 2: Área de servicio C.A.T.S. Demografía) de datos dentro del radio de una milla de tres cuartos de C.A.T.S. rutas indican que 11.85% de la población de los alrededores se encuentra en o por debajo del nivel de pobreza y que el 46,68% de la población es una minoría.

Tabla 1: Censo de los EE.UU.

NOS. Censo 2014 Estadísticas rápidas Condado	North	
	County	Carolina
Población, 2014 estimación	1,012,539	9,943,964
Población, 2010 (1 de abril de) estimación base	919,666	9,535,691
Población, porcentaje de cambio - 1 abril 2010 a 1 julio 2014	10.10%	4.30%
Población, 2010	919,628	9,535,483
Las personas menores de 5 años, el porcentaje de 2014	7.00%	6.10%
Las personas menores de 18 años, el porcentaje de 2014	24.60%	23.00%
Las personas de 65 años y más, el por ciento de 2014	10.00%	14.70%
personas de sexo femenino, el por ciento, 2014	51.90%	51.30%
Blanca exclusivamente, por ciento, 2014 (a)	59.20%	71.50%
Negro o afroamericano solo, por ciento, 2014 (a)	32.20%	22.10%
Los indios americanos y nativos de Alaska sola, por ciento, 2014 (a)	0.80%	1.60%
Asiático, solo, por ciento, 2014 (a)	5.50%	2.70%
Nativo de Hawai y otras islas del Pacífico solamente, por ciento, 2014 (a)	0.10%	0.10%
Dos o más razas, el por ciento, 2014	2.20%	2.10%
Hispanos o latinos, porcentaje, 2014 (b)	12.70%	9.00%
personas nacidas en el extranjero, por ciento, 2009-2013	48.80%	64.10%
Idioma distinto del Inglés se habla en casa, el pct 5+ edad, 2009-2013	13.90%	7.60%
Language other than English spoken at home, pct age 5+, 2009-2013	18.20%	10.90%
Hogares, 2009-2013	366,689	3,715,565
Personas por hogar, 2009-2013	2.54	2.53
El ingreso per cápita de dinero en los últimos 12 meses (2013 dólares), 2009-	\$32,482	\$25,284
El ingreso medio de los hogares, 2009-2013	\$55,444	\$46,334
Las personas por debajo del nivel de pobreza, el por ciento, 2009-2013	15.40%	17.50%

Tabla 2: C.A.T.S. Área de Servicio Demografía

Service Area	Minoría Proportion of Población	De bajos ingresos Proportion of Población
C.A.T.S.	46.68%	11.85%
Source: U.S. Census Bureau		

FARE AUMENTO / DESCUENTO CAMBIOS DE OPCIONES

Tabla 3: Aumentar el año fiscal 2015 propuesta de tarifa

Opción 1:

July 1, 2016 Proposed Fare Increase 5 cent Increase				
Media Type:	Current Fare / Passes	Proposed Fares July 1, 2016	Price Percentage Increase	Increase Amount
Local	\$2.20	\$2.25	2.3%	\$0.05
LYNX	\$2.20	\$2.25	2.3%	\$0.05
Express routes within Mecklenburg County	\$3.00	\$3.10	3.2%	\$0.10
Express Plus routes to neighboring Counties	\$4.40	\$4.50	2.3%	\$0.10
STS (ADA Service)	\$3.50	\$3.60	2.9%	\$0.10
Reverse Commute Express	\$2.20	\$2.25	2.3%	\$0.05
Activity Center Services: Gold Rush	FREE	FREE	N/A	FREE
Village Riders, Beatties Ford, Eastland, Hidden Valley and other neighborhood services	\$0.90	\$0.95	5.6%	\$0.05
People 62 years and up & people with disabilities, with a valid Transit ID or Medicare card. (Local/LYNX/Express/Express Plus)	\$1.10/\$1.10/\$1.50/\$2.20	\$1.15/\$1.15/\$1.55/\$2.25	4.5%/4.5%/3.3%/2.3%	5¢/5¢/5¢/5¢
Children 5 and under, accompanied by an adult	FREE	FREE	N/A	N/A
Youth/Student (grades K-12) with a valid school or Transit ID (Children 12 and under are to be accompanied by an adult) (Local/LYNX/Express/Express Plus)	\$1.10/\$1.10/\$1.50/\$2.20	\$1.15/\$1.15/\$1.55/\$2.25	4.5%/4.5%/3.3%/2.3%	5¢/5¢/5¢/5¢
Passes:				
Weekly Pass*	\$22.00	\$31.50	43.2%	\$9.50
Monthly Pass*	\$88.00	\$90.00	2.3%	\$2.00
Express Monthly Pass*	\$121.00	\$124.02	2.5%	\$3.02
Express Plus Monthly Pass*	\$176.00	\$180.00	2.3%	\$4.00
ADA Monthly Pass*	\$140.00	\$144.00	2.9%	\$4.00
Senior /ADA Local Monthly Pass*	\$44.00	\$45.00	2.3%	\$1.00
Senior/ADA Express Monthly Pass*	\$60.50	\$62.00	2.5%	\$1.50
Senior/ADA Express Plus Monthly Pass*	\$88.00	\$90.00	2.3%	\$2.00
10-Ride Local Pass	\$18.70	\$22.50	20.3%	\$3.80
10-Ride Express Pass	\$25.75	\$31.00	20.4%	\$5.25
10-Ride Express Plus pass	\$37.40	\$45.00	20.3%	\$7.60
STS Yellow Tickets (Book of 10)	\$35.00	\$36.00	2.9%	\$1.00
ADA 10-Ride People 62 years and up & people with disabilities, with a valid Transit ID or Medicare card.	\$9.35	\$11.25	20.3%	\$1.90
LYNX Daily	\$6.60	\$6.75	2.3%	\$0.15
TRANSFERS				
Local/LYNX to Express	\$0.80	\$0.85	5.9%	\$0.05
Local/LYNX to Express Plus	\$2.20	\$2.25	2.3%	\$0.05
Express to Express Plus	\$1.40	\$1.45	3.8%	\$0.05
From Community Shuttle to Local/LYNX	\$1.30	\$1.35	3.8%	\$0.05
From Community Shuttle to Exp	\$2.15	\$2.20	2.2%	\$0.05
From Community Shuttle to Exp Plus	\$3.50	\$3.60	2.9%	\$0.10
From Community Shuttle to Community Shuttle	FREE	FREE	N/A	N/A
* Indicates Unlimited Rides				

Opcion2:

July 1, 2016 Propuesto Fare Increase 10 cent Increase				
Media Type:	Current Fare / Passes	Propuesto Fares July 1, 2016	Price Percentage Increase	Increase Amount
Local	\$2.20	\$2.30	4.5%	\$0.10
LYNX	\$2.20	\$2.30	4.5%	\$0.10
Express routes within Mecklenburg County	\$3.00	\$3.15	4.9%	\$0.15
Express Plus routes to neighboring Counties	\$4.40	\$4.60	4.5%	\$0.20
STS (ADA Service)	\$3.50	\$3.70	5.7%	\$0.20
Reverse Commute Express	\$2.20	\$2.30	4.5%	\$0.10
Activity Center Services: Gold Rush	FREE	FREE	N/A	FREE
Village Riders, Beatties Ford, Eastland, Hidden Valley and other neighborhood services	\$0.90	\$0.95	5.6%	\$0.05
People 62 years and up & people with disabilities, with a valid Transit ID or Medicare card. (Local/LYNX/Express/Express Plus)	\$1.10/\$1.10/\$1.50/\$2.20	\$1.15/\$1.15/\$1.60/\$2.30	4.5%/4.5%/7.2%/4.5%	5¢/5¢/10¢/10¢
Children 5 and under, accompanied by an adult	FREE	FREE	N/A	N/A
Youth/Student (grades K-12) with a valid school or Transit ID (Children 12 and under are to be accompanied by an adult) (Local/LYNX/Express/Express Plus)	\$1.10/\$1.10/\$1.50/\$2.20	\$1.15/\$1.15/\$1.60/\$2.30	4.5%/4.5%/7.2%/4.5%	5¢/5¢/10¢/10¢
Passes:				
Weekly Pass*	\$22.00	\$32.20	46.4%	\$10.20
Monthly Pass*	\$88.00	\$92.00	4.5%	\$4.00
Express Monthly Pass*	\$121.00	\$126.00	4.1%	\$5.00
Express Plus Monthly Pass*	\$176.00	\$184.00	4.5%	\$8.00
ADA Monthly Pass*	\$140.00	\$148.00	5.7%	\$8.00
Senior /ADA Local Monthly Pass*	\$44.00	\$46.00	4.5%	\$2.00
Senior/ADA Express Monthly Pass*	\$60.50	\$63.00	4.1%	\$2.50
Senior/ADA Express Plus Monthly Pass*	\$88.00	\$92.00	4.5%	\$4.00
10-Ride Local Pass	\$18.70	\$19.55	4.5%	\$0.85
10-Ride Express Pass	\$25.75	\$26.80	4.1%	\$1.05
10-Ride Express Plus pass	\$37.40	\$39.10	4.5%	\$1.70
STS Yellow Tickets (Book of 10)	\$35.00	\$37.00	5.7%	\$2.00
ADA 10-Ride People 62 years and up & people with disabilities, with a valid Transit ID or Medicare card.	\$9.35	\$9.80	4.8%	\$0.45
LYNX Daily	\$6.60	\$6.90	4.5%	\$0.30
TRANSFERS				
Local/LYNX to Express	\$0.80	\$0.85	5.9%	\$0.05
Local/LYNX to Express Plus	\$2.20	\$2.30	4.5%	\$0.10
Express to Express Plus	\$1.40	\$1.45	3.8%	\$0.05
From Community Shuttle to Local/LYNX	\$1.30	\$1.35	3.8%	\$0.05
From Community Shuttle to Exp	\$2.15	\$2.20	2.2%	\$0.05
From Community Shuttle to Exp Plus	\$3.50	\$3.65	4.3%	\$0.15
From Community Shuttle to Community Shuttle	FREE	FREE	N/A	N/A
* indicates Unlimited Rides				

Opcion 3:

July 1, 2016 Proposed Sales and Pass Discount Changes				
Media Type:	Current Fare / Passes	Proposed Fares July 1, 2016	Price Percentage Increase	Increase Amount
Local	\$2.20	\$2.20	0.0%	\$0.00
LYNX	\$2.20	\$2.20	0.0%	\$0.00
Express routes within Mecklenburg County	\$3.00	\$3.00	0.0%	\$0.00
Express Plus routes to neighboring Counties	\$4.40	\$4.40	0.0%	\$0.00
STS (ADA Service)	\$3.50	\$3.50	0.0%	\$0.00
Reverse Commute Express	\$2.20	\$2.20	0.0%	\$0.00
Activity Center Services: Gold Rush	FREE	FREE	N/A	FREE
Village Riders, Beatties Ford, Eastland, Hidden Valley and other neighborhood services	\$0.90	\$0.90	0.0%	\$0.00
People 62 years and up & people with disabilities, with a valid Transit ID or Medicare card. (Local/LYNX/Express/Express Plus)	\$1.10/\$1.10/\$1.50/\$2.20	\$1.10/\$1.10/\$1.50/\$2.20	NA	NA
Children 5 and under, accompanied by an adult	FREE	FREE	N/A	N/A
Youth/Student (grades K-12) with a valid school or Transit ID (Children 12 and under are to be accompanied by an adult) (Local/LYNX/Express/Express Plus)	\$1.10/\$1.10/\$1.50/\$2.20	\$1.10/\$1.10/\$1.50/\$2.20	NA	NA
Passes:				
Weekly Pass*	\$22.00	\$30.80	40.0%	\$8.80
Monthly Pass*	\$88.00	\$88.00	0.0%	\$0.00
Express Monthly Pass*	\$121.00	\$121.00	0.0%	\$0.00
Express Plus Monthly Pass*	\$176.00	\$176.00	0.0%	\$0.00
ADA Monthly Pass*	\$140.00	\$140.00	0.0%	\$0.00
Senior /ADA Local Monthly Pass*	\$44.00	\$44.00	0.0%	\$0.00
Senior/ADA Express Monthly Pass*	\$60.50	\$60.50	0.0%	\$0.00
Senior/ADA Express Plus Monthly Pass*	\$88.00	\$88.00	0.0%	\$0.00
10-Ride Local Pass	\$18.70	\$22.00	17.6%	\$3.30
10-Ride Express Pass	\$25.75	\$30.05	16.7%	\$4.30
10-Ride Express Plus pass	\$37.40	\$44.00	17.6%	\$6.60
STS Yellow Tickets (Book of 10)	\$35.00	\$35.00	0.0%	\$0.00
ADA 10-Ride People 62 years and up & people with disabilities, with a valid Transit ID or Medicare card.	\$9.35	\$11.00	17.6%	\$1.65
LYNX Daily	\$6.60	\$6.60	0.0%	\$0.00
TRANSFERS				
Local/LYNX to Express	\$0.80	\$0.80	0.0%	\$0.00
Local/LYNX to Express Plus	\$2.20	\$2.20	0.0%	\$0.00
Express to Express Plus	\$1.40	\$1.40	0.0%	\$0.00
From Community Shuttle to Local/LYNX	\$1.30	\$1.30	0.0%	\$0.00
From Community Shuttle to Exp	\$2.15	\$2.15	0.0%	\$0.00
From Community Shuttle to Exp Plus	\$3.50	\$3.50	0.0%	\$0.00
From Community Shuttle to Community Shuttle	FREE	FREE	N/A	N/A
* indicates Unlimited Rides				

REQUISITOS DEL TÍTULO VI Y DIRECTRICES PARA LOS RECEPTORES

Administración Federal de Tránsito

http://www.fta.dot.gov/documents/FTA_Title_VI_FINAL.pdf

ANÁLISIS:

Tabla 4: C.A.T.S. De bajos ingresos y en minoría de Servicio Tipo muestra el porcentaje de C.A.T.S. los clientes de cada categoría en función de la encuesta de satisfacción del cliente 2011, junto con los porcentajes del condado de Mecklenburg correspondientes basados en la oficina de censo de Estados Unidos.

Tabla 4: C.A.T.S. De bajos ingresos y en minoría de Tipo de Servicio

C.A.T.S. Los clientes de bajos ingresos	De bajos ingresos	Minoría
Bus	34%	68%
LYNX	15%	49%
Sistema	31%	75%

Los porcentajes no suman 100% debido a la relación de solapamiento que pueden tener en el sistema de amplia base de clientes. Por ejemplo, un cliente puede ser una minoría, pero no en el nivel de bajos ingresos. O un cliente puede ser una minoría y también categorizado como de bajos ingresos. Dos escenarios que pueden afectar estas cifras son las siguientes:

- los tamaños de las muestras son pequeñas cuando se rompen fuera del sistema de Población de ancho, no obstante, proporcional, y por lo tanto aumentar el margen de error.
- 20% de los corredores LYNX también viajan en el autobús y por lo tanto deja abierta la posibilidad de sus datos que contribuyen a los datos del bus también..

Desde una perspectiva global, con un 75% de C.A.T.S. cliente siendo minoritario y el 31% siendo bajos ingresos, hay una sobre representación inherente influir en los impactos de cualquier aumento de tarifas o el cambio en las estructuras de paso / de descuento. C.A.T.S. seguirá ejerciendo medidas para mitigar el impacto debido a la sobre representación como se indica en los Conclusión Los esfuerzos y la mitigación..

ANÁLISIS por el servicio por tipo de tarifa::

Autobuses:

De diez centavos y cinco céntimos aumentos de tarifas y cambios de precio / descuento:

Tabla 5: ANÁLISIS de autobús por Cash y Pass Tipo de diez centavos de tarifa Aumentar utiliza los 2011 C.A.T.S. Los datos de encuestas de satisfacción de los clientes para ilustrar el aumento actual y la propuesta de precio y el porcentaje para los tipos de tarifas más comúnmente utilizados en el sistema de bus. En la Tabla 5: ANÁLISIS de autobús por Cash y Pass Tipo

De diez centavos de tarifa Aumentar las tres últimas columnas muestran el porcentaje de uso por tipo de tarifa y de bajos ingresos, las minorías y de todo el sistema. encuestas a los clientes el uso de pase indican que el 20% de los pasajeros de Bajos Ingresos

pagar con dinero en efectivo tarifa completa, que representa el 19% de C.A.T.S. el total de clientes. Además, el 52,9% de las minorías pagar con

dinero en efectivo tarifa completa que representa el 36% de C.A.T.S. el total de clientes. La Tabla 5 muestra los efectos de un .10 centavos aumento de la tarifa base en todos los tipos de medios, junto con el cambio de la fijación de precios de la cantidad de viajes en una semana del 10 al 14 manteniendo al mismo tiempo la función de paseo ilimitada y cambios a la estructura de descuento por volumen de ventas del empleador de 20% a 10%.

La Tabla 6 muestra el efecto de un aumento del 0,05 ciento en la tarifa básica a través de los tipos de medios, junto con el cambio de la fijación de precios de la cantidad de viajes en una semana del 10 al 14 manteniendo al mismo tiempo la función de paseo ilimitada, cambios en la estructura descuento por volumen de ventas del empleador del 20% al 10% y la eliminación de pase de ancho 15% de descuento para los pases de 10 viajes. En cada uno de los platos aumento / descuento cambios propuestos Opciones el porcentaje de clientes de bajos ingresos y de minorías que montan los servicios de autobús que utilizan dinero en efectivo (20%), semanal (7%), o pasa de 10 viajes (2%) es significativamente inferior al porcentaje de los corredores que utilizan el servicio de autobuses y, como tal, de bajo ingreso (31%) y las minorías (75%) indica que no hay impacto dispar, ni una carga desproporcionada de bajos ingresos o de minorías.

Tabla 5: ANÁLISIS para el autobús por Cash y Pass Tipo de diez centavos de tarifa Aumentar

% Del total de autobús	Costo		Cambio		Uso por el Grupo por Mes		
	Existente	Propuest	Absoluto	%	de bajos ingresos	Minoría	Todo el
BUS Tipo de tarifa							
Plena tarifa en efectivo	\$2.20	\$2.30	\$0.10	4.5%	20%	36%	50%
Reducción de tarifa en efectivo	\$1.10	\$1.15	\$0.05	4.5%	2%	2%	3%
ida y vuelta Pass	\$4.40	\$4.60	\$0.20	4.5%	0%	1%	2%
Un pase de un día	\$6.60	\$6.90	\$0.30	4.5%	0%	1%	1%
Pase semanal	\$22.00	\$32.20	\$10.20	46.4%	7%	14%	19%
10 viajes local	\$18.70	\$23.00	\$4.30	23.0%	2%	6%	9%
10 viajes exprés	\$25.75	\$31.50	\$5.75	22.3%	0%	0%	2%
10 viajes Express Plus	\$37.40	\$46.00	\$8.60	23.0%	0%	0%	1%
mensual local	\$88.00	\$92.00	\$4.00	4.5%	2%	5%	8%
mensual expreso	\$121.00	\$126.00	\$5.00	4.1%	0%	2%	3%
Mensual Express Plus	\$176.00	\$184.00	\$8.00	4.5%	0%	0%	1%
Otro					0%	1%	1%

Otros tipos de tarifas: Hna pase / ADA, la transferencia de

Tabla 6: ANÁLISIS para el autobús por Cash y Pass Tipo de cinco céntimos de tarifa Aumentar

% of Total for Bus	Cost		Cambio		Uso por el Grupo por Mes		
	Existente	Propuesto	Absoluto	%	de bajos ingresos	Minoría	Todo el sistema
BUS Tipo de tarifa							
Plena tarifa en efectivo	\$2.20	\$2.25	\$0.05	2.3%	20%	36%	50%
Reducción de tarifa en	\$1.10	\$1.15	\$0.05	4.5%	2%	2%	3%
Pase de ida y vuelta	\$4.40	\$4.50	\$0.10	2.3%	0%	1%	2%
Un pase de un día	\$6.60	\$6.75	\$0.15	2.3%	0%	1%	1%
Pase semanal	\$22.00	\$31.50	\$9.50	43.2%	7%	14%	19%
10 viajes local	\$18.70	\$22.50	\$3.80	20.3%	2%	6%	9%

10 viajes exprés	\$25.75	\$31.00	\$5.25	20.4%	0%	0%	2%
10 viajes Express Plus	\$37.40	\$45.00	\$7.60	20.3%	0%	0%	1%
Mensual local	\$88.00	\$90.00	\$2.00	2.3%	2%	5%	8%
Mensual expreso	\$121.00	\$124.00	\$3.00	2.5%	0%	2%	3%
Mensual Express Plus	\$176.00	\$184.00	\$8.00	4.5%	0%	0%	1%
Otro					0%	1%	1%

Otros tipos de tarifas: Hna pase / ADA, la transferencia de

Tabla 7: ANÁLISIS .10 y .05 ciento de autobús por Cash y Pass Tipo dentro de Grupos da el ANÁLISIS un paso más allá y muestra el porcentaje de uso de cada categoría (de bajos ingresos y Plena tarifa En Efectivo total dividido por los corredores de bajos ingresos y el mismo método utilizado para las minorías) dentro de los grupos respectivos. Cuando revisado a través de este profundo ANÁLISIS, hay una carga desproporcionada para los de bajos ingresos mediante la Plena tarifa En Efectivo al 60% frente a las puertas de los corredores de Bajos Ingresos de 31%, independientemente de la cantidad del aumento de la tarifa. Aunque la tarifa Plena En Efectivo para las minorías es al 54% es significativamente por debajo del umbral del 75% para el sistema y no representa una carga desigual o excesiva para el segmento de mercado.

Tabla 7: ANÁLISIS .10 y .05 ciento de autobús por Cash y Pass Tipo dentro de Grupos

% Del total de autobús	Costo		Cambio		Uso por el Grupo por Mes		
	Existente	Propuest	Absoluto	%	De bajos ingresos	Minoría	Sistema ancha
BUS Tipo de tarifa							
Plena tarifa en efectivo	\$2.20	\$2.30	\$0.10	4.5%	60%	54%	51%
Reducción de tarifa en efectivo	\$1.10	\$1.15	\$0.05	4.5%	7%	3%	3%
ida y vuelta Pass	\$4.40	\$4.60	\$0.20	4.5%	0%	2%	2%
Pase semanal	\$22.00	\$32.20	\$10.20	46.4%	20%	21%	19%
10 viajes local	\$18.70	\$23.00	\$4.30	23.0%	7%	9%	9%
10 viajes exprés	\$25.75	\$31.50	\$5.75	22.3%	0%	0%	2%
10 viajes Express Plus	\$37.40	\$46.00	\$8.60	23.0%	0%	0%	1%
mensual local	\$88.00	\$92.00	\$4.00	4.5%	5%	7%	8%
mensual expreso	\$121.00	\$126.00	\$5.00	4.1%	0%	3%	3%
Mensual Express Plus	\$176.00	\$184.00	\$8.00	4.5%	0%	0%	1%
Otro					1%	1%	1%

Otros tipos de tarifas: Hna pase / ADA, la transferencia de

Tabla 8 cargos reales de autobús ANÁLISIS es la cantidad de pilotos para los servicios de autobuses utilizados para llevar a cabo el ANÁLISIS para todas las Opciones de tarifas para los pasajeros del autobús.

Tabla 8 cargos reales de autobús ANÁLISIS

Conde de autobús	Costo		Cambio		Uso por el Grupo por Mes		
	Existente	Propuest	Absoluto	%	De bajos ingresos	Minoría	Sistema ancha
BUS Tipo de tarifa							
Plena tarifa en efectivo	\$2.20	\$2.20	\$0.00	0.0%	280,678	520,377	720,796
Reducción de tarifa en efectivo	\$1.10	\$1.10	\$0.00	0.0%	33,301	25,332	43,248
ida y vuelta Pass	\$4.20	\$4.20	\$0.00	0.0%	-	17,156.06	28,832
Pase semanal	\$22.55	\$22.55	\$0.00	0.0%	95,145	200,060	273,902
10 viajes local	\$18.70	\$18.70	\$0.00	0.0%	34,728	91,121	129,743
10 viajes exprés	\$25.75	\$25.75	\$0.00	0.0%	1,427	3,757	28,832
10 viajes Express Plus	\$37.40	\$37.40	\$0.00	0.0%	-	3,332	14,416
mensual local	\$88.00	\$88.00	\$0.00	0.0%	24,738	70,893	115,327
mensual expreso	\$121.00	\$121.00	\$0.00	0.0%	-	26,207	43,248
Mensual Express Plus	\$176.00	\$176.00	\$0.00	0.0%	-	1,961	14,416
Otro					4,757	8,224	14,416
TOTAL					474,774	968,420	1,427,176

Otros tipos de tarifas: Hna pase / ADA, la transferencia de

Tabla 9 hace una ANÁLISIS aún más en la determinación de qué porcentaje de un aumento de la tarifa .05 ciento será de bajos ingresos y minorías hombro frente a la cantidad de pasajeros restante. De esta jinetes ANÁLISIS bajos ingresos que cargar con un 46,4%, mientras que los corredores no serían bajos ingresos hombro 53,6% que representa una diferencia de 7,2%. Minorías serían asumir un 49,5% frente a un 50,5% para los jinetes no Minoría para una diferencia de 1,0%. A partir de este analisis parece que para De Bajos Ingresos pilotos se produce una carga desproporcionada y son una carga desproporcionada con un aumento de la tarifa. Las minorías, con una diferencia de 1%, no representan ningún impacto dispar

Tabla 9: Una carga de 0,05 céntimos de tarifa Incremento de bajos ingresos y minorías contra no tienen Bajos Ingresos y sin fines de Minoría El número de pasajeros

Count for Bus	Cost		Cambio		Uso por el Grupo de			Promedio de tarifa por Cambio Pass Tipo de		
	Existente	Propuesto	Absoluto	%	De bajos ingresos	Minoría	todo el sistema	De bajos ingresos	Minoría	todo el sistema
BUS Tipo de tarifa										
Plena tarifa en efectivo	\$2.20	\$2.25	\$0.05	2.3%	288,318	520,377	720,796	\$ 14,034	\$ 26,019	\$ 36,040
Reducción de tarifa en efectivo	\$1.10	\$1.15	\$0.05	4.5%	33,301	25,332	43,248	\$ 1,665	\$ 1,267	\$ 2,162
ida y vuelta Pass	\$4.20	\$4.50	\$0.30	7.1%	-	17,156.06	28,832	\$ -	\$ 5,147	\$ 8,650
Pase semanal	\$22.55	\$31.50	\$8.95	39.7%	95,145	200,060	273,902	\$ 851,548	\$ 1,790,533	\$ 2,451,427
10 viajes locales	\$18.70	\$22.50	\$3.80	20.3%	34,728	91,121	129,743	\$ 131,966	\$ 346,259	\$ 493,024
10 viajes expreso	\$25.75	\$31.00	\$5.25	20.4%	1,427	3,757	28,832	\$ 7,493	\$ 19,726	\$ 151,367
10 Viajes Expreso Plus	\$37.40	\$45.00	\$7.60	20.3%	-	3,332	14,416	\$ -	\$ 25,323	\$ 109,561
mensual locales	\$88.00	\$90.00	\$2.00	2.3%	24,738	70,893	115,327	\$ 49,475	\$ 141,786	\$ 230,655
mensual Expreso	\$121.00	\$124.00	\$3.00	2.5%	-	26,207	43,248	\$ -	\$ 78,620	\$ 129,743
Mensual Expreso Plus	\$176.00	\$180.00	\$4.00	2.3%	-	1,961	14,416	\$ -	\$ 7,845	\$ 57,664
Otro					4,757	8,224	14,416	\$ -	\$ -	\$ -
TOTAL					482,414	968,420	1,427,176	\$ 1,056,182	\$ 2,442,525	\$ 3,670,293
Otros tipos de tarifas: Hna pase / ADA, la							Promedio	\$ 2.22	\$ 2.52	\$ 2.57
								Por ciento de aumento de Bajos Recursos contra no-Bajo Presupuesto de Pasajeros	Por ciento de aumento de Minoría contra no-Minoría El número de pasajeros	Aumentar la tarifa de carga por Low-e Incom / Minoría vs No-Bajo Incom correo y No Minoría El número de pasajeros
								46.4%	49.5%	7.2%
								53.6%	50.5%	1.0%

Tabla 10 toma una ANÁLISIS aún más en la determinación de qué porcentaje de un aumento de la tarifa .10 ciento será de bajos ingresos y minorías hombro frente a la cantidad de pasajeros restante. De esta jinetes ANÁLISIS bajos ingresos que cargar con un 45,3%, mientras que los corredores no serían bajos ingresos hombro 54,7% que representa una diferencia de 9,4%. Minorías serían asumir un 49,1% frente a un 50,9% para los jinetes no Minoría para una diferencia de 1,7%. A partir de este analisis parece que para De Bajos Ingresos pilotos una mayor carga desproporcionada se produce frente al incremento del cinco por ciento y son una carga desproporcionada con un aumento de la tarifa. Las minorías, con un 1,7% de diferencia, representa ningún impacto dispar.

Tabla 10: Carga de la tarifa .10 ciento Aumento de Bajos Ingresos y minorías contra no de bajos ingresos y no minoritarios

Conde de autobús	Costo		Cambio		Uso por el Grupo de			Uso por el Grupo de			Promedio Cambio de tarifa por Pass Tipo de Grupo		
	Existente	Propuesto	Absoluto	%	De bajos ingresos	Minoría	sistema de ancho	De bajos ingresos	Minoría	sistema de ancho	De bajos ingresos	Minoría	sistema de ancho
BUS Tipo de tarifa			\$ 0.10	4,5%	280.678	520.377	720.796	288.318	520.377	720.796	\$ 28.068	\$ 52.038	\$ 72.080
Plena tarifa en efectivo	\$ 2.20	\$ 2.30	\$ 0.10	4,5%	280.678	520.377	720.796	288.318	520.377	720.796	\$ 28.068	\$ 52.038	\$ 72.080
Reducción de tarifa en efectivo	\$ 1.10	\$ 1.15	\$ 0.05	4,5%	33.301	25.332	43248	33.301	25.332	43248	\$ 1.665	\$ 1.267	\$ 2.162
Ida y vuelta Pass	\$ 4.20	\$ 4.60	\$ 0.40	9,5%	-	17156	28.832	-	17.156.06	28.832	\$ -	\$ 6.862	\$ 11.533
Pase semanal	\$ 22.55	\$ 32.20	\$ 9.65	42,8%	95145	200.060	273.902	95145	200.060	273.902	\$ 918.150	\$ 1.930.574	\$ 2.643.159
10 viajes local	\$ 18.70	\$ 23.00	\$ 4.30	23,0%	34728	91121	129.743	34728	91121	129.743	\$ 149.330	\$ 391.820	\$ 557.896
10 viajes exprés	\$ 25.75	\$ 31.50	\$ 5.75	22,3%	1.427	3.757	28.832	1.427	3.757	28.832	\$ 8.206	\$ 21.605	\$ 165.783
10 viajes Express Plus	\$ 37.40	\$ 46.00	\$ 8.60	23,0%	-	3.332	14.416	-	3.332	14.416	\$ -	\$ 28.655	\$ 123.977
mensual local	\$ 88.00	\$ 92.00	\$ 4.00	4,5%	24738	70893	115.327	24738	70893	115.327	\$ 98.951	\$ 283.571	\$ 461.309
mensual expreso	\$ 121.00	\$ 126.00	\$ 5.00	4,1%	-	28207	43248	-	28207	43248	\$ -	\$ 131.034	\$ 216.239
Mensual Express Plus	\$ 176.00	\$ 184.00	\$ 8.00	4,5%	-	1.961	14.416	-	1.961	14.416	\$ -	\$ 15.691	\$ 115.327
Otro					4.757	8.224	14.416	4.757	8.224	14.416	\$ -	\$ -	\$ -
TOTAL					474.774	968.420	1,427,176	482.414	968.420	1,427,176	\$ 1,204,370	\$ 2,863,116	\$ 4,369,465
Otros tipos de tarifas: Sr./ADA Pass, la transferencia de											\$ 2.54	\$ 2.96	\$ 3.06
											Por ciento de aumento de bajos ingresos contra no poca cantidad de usuarios de Ingresos	Por ciento de aumento de la minoría vs no minoritarios El número de pasajeros	Aumentar la tarifa de carga por bajos ingresos y / Minoritarios vs no Bajos Ingresos y no minoritarios El número de pasajeros
											46,4%	49,1%	9,4%
											53,6%	50,9%	1,7%

Tabla 11 toma una ANÁLISIS aún más en la determinación de qué porcentaje sin aumento de tarifa pero Cambios pase a la estructura de precios y la eliminación de los descuentos de ventas será de bajos ingresos y minorías hombro frente a la cantidad de pasajeros restante. De esta jinetes ANÁLISIS bajos ingresos que cargar con un 48,7%, mientras que los corredores de ingresos no serían de bajos hombro 51,3% que representa una diferencia de 2,6%. Minorías serían asumir un 50,3% frente a un 49,7% para los jinetes no Minoría para una diferencia Absoluto de 0,5%. A partir de este analisis, parece que hay una representación desproporcionada inherente por los jinetes de bajos ingresos.

Tabla 11: Carga de la n aumento de la tarifa con descuento Cambios en bajos ingresos y minorías contra no de bajos ingresos y minorías no

Conde de autobús de	Costo de		Cambio		Uso por el Grupo			Uso por el Grupo			Promedio de tarifa por Cambio Pass Tipo de Grupo		
	Existente	Propuesto	Absoluto	%	De bajos ingresos	Minoría	todo el sistema	Low-Income	Minoría	todo el sistema	De bajos ingresos	Minoría	todo el sistema
BUS Tipo de tarifa													
Plena tarifa en efectivo	\$2.20	\$2.20	\$0.00	0.0%	280,678	520,377	720,796	288,318	520,377	720,796	\$ -	\$ -	\$ -
Reducción de tarifa en efectivo	\$1.10	\$1.10	\$0.00	0.0%	33,301	25,332	43,248	33,301	25,332	43,248	\$ -	\$ -	\$ -
Ida y vuelta Pass	\$4.20	\$4.40	\$0.20	4.8%	-	17,156	28,832	-	17,156.06	28,832	\$ -	\$ -3,431	\$ -5,766
Base semanal	\$22.55	\$30.80	\$8.25	36.6%	95,145	200,060	273,902	95,145	200,060	273,902	\$ 784,947	\$ 1,650,491	\$ 2,259,695
10 viajes local	\$18.70	\$22.00	\$3.30	17.6%	34,728	91,121	129,743	34,728	91,121	129,743	\$ 114,602	\$ 300,699	\$ 428,153
10 viajes exprés	\$25.75	\$30.00	\$4.25	16.5%	1,427	3,757	28,832	1,427	3,757	28,832	\$ 6,065	\$ 15,969	\$ 122,535
10 viajes Express Plus	\$37.40	\$44.00	\$6.60	17.6%	-	3,332	14,416	-	3,332	14,416	\$ -	\$ 21,991	\$ 95,145
mensual local	\$88.00	\$88.00	\$0.00	0.0%	24,738	70,893	115,327	24,738	70,893	115,327	\$ -	\$ -	\$ -
mensual expreso	\$121.00	\$120.00	-\$1.00	-0.8%	-	26,207	43,248	-	26,207	43,248	\$ -	\$ (26,207)	\$ (43,248)
Mensual Express Plus	\$176.00	\$176.00	\$0.00	0.0%	-	1,961	14,416	-	1,961	14,416	\$ -	\$ -	\$ -
Otro					4,757	8,224	14,416	4,757	8,224	14,416	\$ -	\$ -	\$ -
TOTAL					474,774	968,420	1,427,176	482,414	968,420	1,427,176	\$ 905,615	\$ 1,966,374	\$ 2,868,047
Otros tipos de tarifas: Sr./ADA Pass, la transferencia de											\$ 1.91	\$ 2.03	\$ 2.01
											por ciento de aumento de Bajos Ingresos vs pasajeros Renta de no baja	por ciento de aumento minoritari a frente a la minoría contra no-minoría de usuarios	tarifa incremento carga de bajos ingresos y / minoría frente de bajos ingresos de pasajeros no minoritarios.
											48.7%	50.3%	2.6%
											51.3%	49.7%	-0.5%

Lynx (tren ligero) Servicios:

El sistema LYNX es un sistema de prueba de pago y, como tal, no tiene cajas de tarifas o validadores. máquinas expendedoras de boletos (TVM) se encuentran en cada uno de billetes de la estación y de emisión en varias denominaciones diferentes. Además, todos los pases, con la excepción de las denominaciones de 10 viajes, se aceptan en el sistema LYNX.

Tabla 12: ANÁLISIS de tren eléctrico (LYNX) por Pass Tipo refleja el uso del tipo de pago por los clientes del linco con las tres últimas columnas muestran el porcentaje de uso del tipo de tarifa por bajos ingresos, y de todo el sistema Minoría categorías. El grupo de bajos ingresos utiliza el uno-a montar el mayor de cinco por ciento (5%) mientras que el grupo Minoría utiliza el pase semanal más a los trece por ciento (13%). Ambas tasas de uso son significativamente por debajo del umbral establecido para Bajos Ingresos y Minoría al 31% y 75 %, respectivamente, y refleja ninguna carga desproporcionada o impacto desigual, respectivamente

Tabla 12: ANÁLISIS de tren ligero (LYNX) por Pass Tipo

% Del total de LYNX LYNX Tipo de tarifa	Costo		Cambio		Uso por el Grupo por Mes		
	Existente	Propuesto	Absoluto	%	de bajos ingresos	Minoría	todo el sistema
Ronda de tickets de viaje	\$4.40	\$4.60	\$0.20	4.5%	3%	12%	25%
Pase semanal	\$22.00	\$32.20	\$10.20	46.4%	2%	13%	21%
mensual local	\$88.00	\$92.00	\$4.00	4.5%	1%	6%	19%
Mensual Express Plus	\$176.00	\$184.00	\$8.00	4.5%	0%	3%	12%
Un paseo de entradas	\$2.20	\$2.30	\$0.10	4.5%	5%	7%	11%
Un billete de un día	\$6.60	\$6.90	\$0.30	4.5%	2%	3%	5%
mensual expreso	\$121.00	\$126.00	\$5.00	4.1%	0%	2%	5%
Otro					2%	1%	3%

Otros tipos de tarifas: Sr./ADA, Jóvenes / estudiantes, Reg. Exp, ampliando las transferencias

La Tabla 13 recoge el ANÁLISIS un paso más allá y muestra el porcentaje de uso por cada categoría (Bajo Presupuesto Plena tarifa En Efectivo total dividido por los corredores de bajos ingresos y el mismo método utilizado para las minorías) dentro de esos grupos respectivos. Cuando revisado a través de este profundo ANÁLISIS, hay una carga desproporcionada para los de bajos ingresos y el uso de las entradas de un paseo en el 33% frente a las puertas de los corredores de bajos ingresos del 31%, independientemente de la cantidad del aumento de la tarifa. A pesar de que los otros tipos de pase para las minorías están en el rango de 15% -27%, son significativamente por debajo del umbral del 75% para el sistema y no representan un impacto desigual en el segmento de mercado.

Tabla 13: Efectos de 0,10 centavos y 0,05 centavos de tarifa Aumenta un paso de Tipo en los Grupos

% Del total de LYNX LYNX Tipo de tarifa	Costo		Cambio		Uso por el Grupo por Mes		
	Existente	Propuesto	Absoluto	%	de bajos ingresos	Minoría	todo el sistema
Ronda de tickets de viaje	\$4.40	\$4.60	\$0.20	4.5%	22%	25%	25%
Pase semanal	\$22.00	\$32.20	\$10.20	46.4%	17%	27%	21%
mensual local	\$88.00	\$92.00	\$4.00	4.5%	6%	12%	19%
Mensual Express Plus	\$176.00	\$184.00	\$8.00	4.5%	0%	7	12%
Un paseo de entradas	\$2.20	\$2.30	\$0.10	4.5%	33%	15%	11%
Un billete de un día	\$6.60	\$6.90	\$0.30	4.5%	11%	7	5%
mensual expreso	\$121.00	\$126.00	\$5.00	4.1%	0%	4	5%
Otro					11%	2	3%

Otros tipos de tarifas: Sr./ADA, Jóvenes / estudiantes, Reg. Exp, ampliando las transferencias

Tabla 14 es la cantidad de pilotos para los servicios de autobuses utilizados para llevar a cabo el ANÁLISIS para todos Opciones de tarifas para los pasajeros del autobús..

Tabla 14: Los montos de usuarios del transporte de bajos ingresos, las minorías y el restante de Pasajeros

LYNX Tipo de tarifa	Costo		Cambio		Uso por el Grupo por Mes		
	Existente	Propuest	Absoluto	%	De bajos ingresos	Minoría	todo el sistema
Ronda de tickets de viaje	\$4.40	\$4.40	\$0.00	0.0%	12,779	50,587	103,723
Pase semanal	\$22.55	\$22.55	\$0.00	0.0%	9,874	54,822	87,127
mensual local	\$88.00	\$88.00	\$0.00	0.0%	3,485	25,209	78,829
Mensual Express Plus	\$176.00	\$176.00	\$0.00	0.0%	-	14,027	49,787
Un paseo de entradas	\$2.20	\$2.20	\$0.00	0.0%	19,168	30,664	45,638
Un billete de un día	\$6.60	\$6.60	\$0.00	0.0%	6,389	14,027	20,745
mensual expreso	\$121.00	\$121.00	\$0.00	0.0%	-	9,081	20,745
Otro					6,389	4,899	12,447
TOTAL					58,085	203,316	419,039

Otros tipos de tarifas: Sr./ADA, Jóvenes / estudiantes, Reg. Exp, ampliando las transferencias

Table 15 takes a further ANÁLISIS in determining what percentage of a .05 cent fare increase will Low-Income and Minorities shoulder vs. the remaining ridership. From this ANÁLISIS Low-Income riders would shoulder a 36.9% while non-Low-Income riders would shoulder 63.1% representing a 26.2% difference. Minorities would shoulder a 51.8% vs a 48.2% for Non-Minoría riders for a difference of -3.6%. From this ANÁLISIS it appears that for De bajos ingresos riders a disproportionate burden occurs with a fare increase and Minorities with an Absoluto difference of 3.6% represents no disparate impact.

Tabla 15: Carga de 0,05 céntimos de tarifa Aumento de Bajos Ingresos y minorías vs El número de pasajeros restante

LYNX Fare Type	Cost		Change		Usage by Group per Month			by Group per Month		
	Existing	Proposed	Absolute	%	Low-Income	Minority	System wide	Low-Income	Minority	System wide
Round Trip Ticket	\$4.40	\$4.50	\$0.10	2.3%	12,779	50,587	103,723	\$ 1,278	\$ 5,059	\$ 10,372
Weekly Pass	\$22.55	\$31.50	\$8.95	39.7%	9,874	54,822	87,127	\$ 88,376	\$ 490,659	\$ 779,786
Monthly Local	\$88.00	\$90.00	\$2.00	2.3%	3,485	25,209	78,829	\$ 6,970	\$ 50,417	\$ 157,658
Monthly Express Plus	\$176.00	\$180.00	\$4.00	2.3%	-	14,027	49,787	\$ -	\$ 56,110	\$ 199,147
One Ride Ticket	\$2.20	\$2.25	\$0.05	2.3%	19,168	30,664	45,638	\$ 958	\$ 1,533	\$ 2,282
One Day Ticket	\$6.60	\$6.75	\$0.15	2.3%	6,389	14,027	20,745	\$ 958	\$ 2,104	\$ 3,112
Monthly Express	\$121.00	\$124.00	\$3.00	2.5%	-	9,081	20,745	\$ -	\$ 27,242	\$ 62,234
Other					6,389	4,899	12,447	\$ -	\$ -	\$ -
TOTAL					58,085	203,316	419,039	\$ 98,541	\$ 633,124	\$ 1,214,590
Other fare types: Sr./ADA, Youth/Student, Reg. Exp, Expand Transfers								\$ 1.70	\$ 3.11	\$ 2.90
								Percent Increase Low-Income vs. Non-Low-Income Ridership	Percent Increase Minority vs. Non-Minority Ridership	Fare Increases Burden by Low-Income / Minority vs Non-Low-Income and Non-Minority Ridership
								36.9%	51.8%	26.2%
								63.1%	48.2%	-3.6%

Tabla 16 toma una ANÁLISIS aún más en la determinación de qué porcentaje de un aumento de la tarifa .10 ciento será de bajos ingresos y minorías hombro frente a la cantidad de pasajeros restante. De esta jinetes ANÁLISIS bajos ingresos que cargar con un 33,1%, mientras que los corredores no serían bajos ingresos hombro 66,9% que representa una diferencia del 33,9%. Minorías serían asumir un 49,5% frente a un 50,5% para los jinetes no Minoria para una diferencia de 0,9%. A partir de este analisis parece que para De Bajos Ingresos pilotos una mayor carga desproporcionada se produce contra el aumento de la tarifa de cinco centavos. Las minorías, con al 0,9% de diferencia, representa ningún impacto dispar.

Tabla 16: Carga de 0,10 céntimos de tarifa Aumento de Bajos Ingresos y minorías vs El número de pasajeros restante

Contar para LYNX	Costo		Cambio		Uso por el Grupo por Mes			Uso por el Grupo por Mes			Promedio de tarifa por Cambio Pass Tipo de		
	Existente	Propuesto	Absoluto	%	De bajos ingresos	Minoría	System wide	De bajos ingresos	Minoría	todo el sistema	De bajos ingresos	Minoría	todo el sistema
LYNX Tipo de tarifa													
Ronda de tickets de viaje	\$4.40	\$4.60	\$0.20	4.5%	12,779	50,5	103,723	12,779	50,587	103,723	\$ 2,556	\$ 10,117	\$ 20,745
Pase semanal	\$22.55	\$32.20	\$9.65	42.8%	9,874	54,8	87,127	9,874	54,822	87,127	\$ 95,288	\$ 529,034	\$ 840,775
mensual local	\$88.00	\$92.00	\$4.00	4.5%	3,485	25,2	78,829.10	3,485	25,209	78,829	\$ 13,940	\$ 100,835	\$ 315,316
Mensual Express Plus	\$176.00	\$184.00	\$8.00	4.5%	-	14,0	49,787	-	14,027	49,787	\$ -	\$ 112,219	\$ 398,294
Un paseo de entradas	\$2.20	\$2.30	\$0.10	4.5%	19,168	30,6	45,638	19,168	30,664	45,638	\$ 1,917	\$ 3,066	\$ 4,564
Un billete de un día	\$6.60	\$6.90	\$0.30	4.5%	6,389	14,0	20,745	6,389	14,027	20,745	\$ 1,917	\$ 4,208	\$ 6,223
mensual expreso	\$121.00	\$126.00	\$5.00	4.1%	-	9,0	20,745	-	9,081	20,745	\$ -	\$ 45,403	\$ 103,723
Otro					6,389	4,8	12,447	6,389	4,899	12,447	\$ -	\$ -	\$ -
TOTAL					58,085	203,3	419,039	58,085	203,316	419,039	\$ 115,617	\$ 804,883	\$ 1,689,640
Otros tipos de tarifas: Sr./ADA, Jóvenes / estudiantes, Reg. Exp, ampliando las transferencias											\$ 1.99	\$ 3.96	\$ 4.03
											\$ 33.1%	\$ 49.5%	\$ 33.9%
											\$ 66.9%	\$ 50.5%	\$ 0.9%

Tabla 17 toma una ANÁLISIS aún más en la determinación de qué porcentaje sin aumento de tarifa pero Cambios pase a la estructura de precios y la eliminación de los descuentos de ventas será de bajos ingresos y minorías hombro frente a la cantidad de pasajeros restante. De esta jinetes ANÁLISIS bajos ingresos que cargar con un 45%, mientras que los corredores no serían bajos ingresos hombro 55% que representa una diferencia del 10%. Minorías serían asumir un 56,5% frente a una 43,5% para los jinetes no Minoria para una diferencia de -12.9%. A partir de este analisis, parece que hay una carga desproporcionada para Bajos Ingresos y aunque no dispares bajo la norma de sistemas existe una mayor carga a los corredores Minoria de pilotos que no son minoria en lo que respecta a sólo el pase semanal.

Tabla 17: Carga de ningún aumento de tarifas y descuentos de billetes Pero Cambios de bajos ingresos y minorías vs El número de pasajeros restante

Count for LYNX	Cost		Change		Usage by Group per Month			Usage by Group per Month			Usage by Group per Month		
	Existing	Proposed	Absolute	%	Low- Income	Minority	System wide	Low- Income	Minority	System wide	Low- Income	Minority	System wide
LYNX Fare Type													
Round Trip Ticket	\$4.40	\$4.40	\$0.00	0.0%	12,779	50,587	103,723	12,779	50,587	103,723	\$ -	\$ -	\$ -
Weekly Pass	\$22.55	\$30.80	\$8.25	36.6%	9,874	54,822	87,127	9,874	54,822	87,127	\$ 81,464	\$ 452,283	\$ 718,797
Monthly Local	\$88.00	\$88.00	\$0.00	0.0%	3,485	25,209	78,829.10	3,485	25,209	78,829	\$ -	\$ -	\$ -
Monthly Express Plus	\$176.00	\$176.00	\$0.00	0.0%	-	14,027	49,787	-	14,027	49,787	\$ -	\$ -	\$ -
One Ride Ticket	\$2.20	\$2.20	\$0.00	0.0%	19,168	30,664	45,638	19,168	30,664	45,638	\$ -	\$ -	\$ -
One Day Ticket	\$6.60	\$6.60	\$0.00	0.0%	6,389	14,027	20,745	6,389	14,027	20,745	\$ -	\$ -	\$ -
Monthly Express	\$121.00	\$121.00	\$0.00	0.0%	-	9,081	20,745	-	9,081	20,745	\$ -	\$ -	\$ -
Other					6,389	4,899	12,447	6,389	4,899	12,447	\$ -	\$ -	\$ -
TOTAL					58,085	203,316	419,039	58,085	203,316	419,039	\$ 81,464	\$ 452,283	\$ 718,797
Other fare types: Sr./ADA, Youth/Student, Reg. Exp, Expand Transfers											\$ 1.40	\$ 2.22	\$ 1.72
											Percent Increase Low-Income vs. Non-Low-Income Ridership	Percent Increase Minority vs. Non-Minority Ridership	Fare Increases Burden by Low-Income / Minority vs Non-Low-Income and Non-Minority Ridership
											45.0%	56.5%	10.0%
											55.0%	43.5%	-12.9%

Dependiente de tránsito información al cliente

	Uso por el Grupo por Mes		
	De bajos ingresos	Minoría	todo el sistema
para conducir válido Licencia	69%	53%	47%

La opinión del público

Según lo prescrito por C.A.T.S. política de tarifas, el público es notificado de un aumento de la tarifa Propuesto y se le dio la oportunidad de hacer aportes en varias formas, incluyendo una audiencia pública ante C.A.T.S. tablero de la política, el MTC. Se requiere que el público para recibir una notificación por lo menos 30 días antes de la audiencia pública del aumento de la tarifa Propuesto y por lo menos 90 días antes de cualquier Propuesto aumentos de tarifas son para tener efecto. Extracto de la política:

Propuesto aumentos de tarifas serán publicados para su revisión y comentarios del público no menos de 90 días antes de los Cambios Propuesto han de tener lugar. Una audiencia pública / reunión se llevará a cabo para recibir y examinar los comentarios no menos de 30 días después de que el anuncio publicado. La audiencia pública para el aumento de las tarifas se ajustará a las Normas de Procedimientos MTC sección 7 (b) "Procedimientos para las audiencias públicas."

Un resumen de las observaciones y los efectos de Cambios con respecto a la conservación de la energía, la economía, el medio ambiente y los impactos sociales se proporcionará al Comité Asesor de Servicios de Tránsito y la Comisión Metropolitana de Transporte. Aviso de la final Cambios será publicada en C.A.T.S. los ingresos operado vehículos, a través de otras vías de comunicación, en el Centro de Transporte de Charlotte, y al otro C.A.T.S. centros de tránsito y las estaciones.

El 12 de febrero el año 2016 C.A.T.S. comunicaciones iniciadas a los corredores y el público en relación con el aumento de la tarifa Propuesto previsto que ocurra el 1 de julio, el año 2016, junto con la oportunidad de hablar en una audiencia pública ante la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) prevista para el 23 de marzo de 2016. Además, los clientes pueden presentar sus observaciones por escrito a través de correo postal, correo electrónico o C.A.T.S. contacto centro de llamadas y los comentarios serán proporcionados a la MTC por lo menos dos semanas antes de la votación sobre el aumento de la tarifa Propuesto. La notificación de avance de la audiencia pública y la promulgación Propuesto del aumento de la tarifa Propuesto como lo requiere la C.A.T.S. Se reunieron las políticas.

C.A.T.S. medio de varias comunicaciones que se utiliza para informar a los clientes y público, incluyendo:

1. alertas Rider:
 - a. material de la impresora visualización en vehículos de ingresos en Inglés y Español con Opciones para otras traducciones a petición.
 - b. segundo. Electrónica a través de e-suscripciones
2. Sitio web con Opcion de traducción en línea de la información a través de Google Translate para la mayoría de cualquier idioma..
3. Notas de prensa
4. Los anuncios de periódico

Además de estas comunicaciones, C.A.T.S. se presentarán las Opciones de aumento de la tarifa Propuesto para el Comité Asesor de Tránsito Servicio (TSAC) en su reunión regular el 17 de marzo de 2016. TSAC tiene previsto votar sobre el aumento de la tarifa Propuesto en su reunión de abril de 2016.

Comentarios del Público (Actualizado electrónicos y el 23 de Marzo el año 2016 Hearing) Resumen:

Hubo varios temas comunes que se ofrecen a través de las observaciones formuladas por los mayores residentes del área de Charlotte y los usuarios del sistema de tránsito antes de la audiencia pública y durante. Véanse los comentarios en su totalidad al final del documento..

- Muy pocos comentarios se mostraron a favor de cualquier
 - A pocos clientes que se identifican como un trabajo remunerado dijeron que comprendían que un aumento de la tarifa puede ser necesario, pero los efectos debe ser disminuido para los jinetes de bajos ingresos que utilizan tarifa en efectivo completo con más frecuencia..
 - Hubo un nivel general de insatisfacción con el nivel de aplicación de tarifas y la recolección. Con comentaristas citan aquellos que viajan regularmente carril de forma gratuita debido a la baja intensidad de los controles de las entradas para los agentes de seguridad, y los conductores de autobús que se ven obligados a permitir paseos libres debido a la rotura de las cajas de tarifa regular. C.A.T.S. personal respondió a esta declaración citando un retraso en la sustitución de las cajas de tarifas debido al gran período de recesión, sus secuelas, y que C.A.T.S. Actualmente está solicitando un vendedor para reemplazar la tarifa de todo el sistema encajonado para incluir débito y la capacidad de la tarjeta inteligente. Como así algunos comentaristas señalaron que la aplicación en el carril ha recogido como oficiales han comenzado pases de verificación y entradas en los andenes de la estación antes de que los clientes entran en los trenes. Algunas observaciones suplementarios fueron:
 - Violadores tarifa regular adoptan una práctica de la salida de los trenes mientras que las ofertas se está tratando con un único infractor potencial, y simplemente esperar a que el próximo tren..
 - 1er advertencias son inútiles ya que no hay manera de hacerla cumplir, y que no debe haber 1ª
-

advertencias como el personal deben citar / eliminar clientes en el 1er delito.

- Los conductores de autobús están permitiendo a los pasajeros que se encuentran por debajo de las tarifas a montar, cuando las cajas de tarifas están operando..
- Al lado de ese comentario eran las declaraciones que C.A.T.S. no debe aumentar las tarifas hasta que un nuevo sistema de cobro de pasajes (cuadro) se pone en marcha, los conductores instruidos para rechazar paseos a los que no tienen fondos, siguen para fijar las cajas de tarifas actuales, y la ejecución regular (corrientes y de citar) de los infractores de tarifas en las plataformas del tren se pone en su lugar. El punto en cuestión de durante este comentario es que tiene sentido que el sistema está perdiendo fondos en detrimento del presupuesto, porque el personal no es capaz de recoger fondos de un gran número de corredores. Las declaraciones fueron conectados que con el nuevo sistema / actualizaciones para la aplicación C.A.T.S. vería que se desplomen brecha en el presupuesto o no producirse.
- Hubo algún comentario adicional de que C.A.T.S. debe mirar correcciones no son de servicio relacionado hora de reducir los gastos generales, tales como hacer ajustes financieros dentro de la organización..
- Una sección de comentarios se agruparon para Opcion 2 si debe ocurrir un incremento, ya que no incluía la modificación a la 10 Ride Pass Opcion y aunque era el más tarifa a todos los clientes..
- Aunque algunos citaron el 10 Ride Pass como adaptados para los jinetes más afluentes, el comentario para el mantenimiento se niveles reducidos actuales y existencia han sido facilitadas por un variado de jinetes que se identifican como de bajos ingresos fijos, autónomos, expresa jinetes, o aquellos trabajando en la zona alta de la industria financiera, etc. el hilo conductor de este comentario fue el paso de 10 viajes permite a los clientes elegir cuando a montar. Esta elección, entonces les permite no perder dinero pagando para paseos durante los períodos en los que no están activas es decir, los días, los pases mensuales, semanales.

Además de estos temas comunes, varios pilotos también sugirieron que el aumento de la tarifa no debe ocurrir a menos que el nivel de servicio y las instalaciones pasaron citar::

- La falta de coordinación entre las llegadas LYNX en las estaciones de autobuses y salidas, lo que resulta en la conexión de autobuses que salen los trenes llegaban..
- No existe un método de notificar a los clientes de los retrasos de trenes y autobuses de ruta fija o si no se presenta en las aplicaciones de Internet o listas de salida de la llegada fijos en los centros de tránsito.
- No Wi-Fi para los clientes para acceder a ubicaciones de vehículos (autobús y tren) para determinar su llegada, los horarios de salida y averías.

ANÁLISIS FINANCIERO

Desde el último aumento de tarifas en el año fiscal 2015, C.A.T.S. ha realizado esfuerzos para aumentar otras fuentes de ingresos. Un programa de ingresos por publicidad auxiliares se inició en el año fiscal 2011 que vende anuncios en la C.A.T.S. flota de ingresos. Se prevé que esta fuente de ingresos para

generar \$ 1.400.000 FY16, pero otras fuentes de ingresos han experimentado disminuciones. El Programa de Asistencia de mantenimiento Estado Carolina del Norte experimentó una reducción del 9% en los últimos años la compensación de los aumentos en los ingresos por publicidad. Además, las tasas de interés más bajas de las inversiones han reducido los ingresos por intereses. Los gastos de explotación relacionados con varios años de trabajo negociado aumentos salariales sindicalizados y normal de la escalada de precios de proveedores se prevé que exceda totales Los ingresos operacionales por \$ 2,8 millones.

FY2017 ingresos proyectados Gap	
FY2017 Proyección de gastos de explotación	\$123,200,000
FY2017 proyectada de funcionamiento sin restricciones Ingresos (W / O aumento de la tarifa)	\$118,400,000
Ingresos (W / O aumento de la tarifa)	(\$2,800,000)

ALTERNATIVAS:

La reducción de los servicios tendría un impacto negativo en todos los corredores con Minoría y los clientes de bajos ingresos que tienen el impacto más significativo debido a la reducción en la frecuencia, la eliminación de algunas áreas de servicio y / o rutas.

El año fiscal 2017 Tarifa Base Incrementar	Ingresos previstos (Millones)	La reducción necesaria de Corriente de Nivel de Servicio
No hay un aumento	-0-	31,049 horas
.10 Centavos	\$1.3	16,633 horas
.20 Centavos	\$2.2	6,653 horas
.25 Centavos	\$2.8	0 horas

Anteriores esfuerzos de mitigación:

Después de que el aumento de la tarifa el año fiscal 2015, C.A.T.S. iniciado esfuerzos para mitigar el aumento de la tarifa de bajos ingresos y clientes en efectivo Minoria, el grupo más afectado, a través de marketing y educación esfuerzos. Estos esfuerzos se centraron en la transición hacia el pase semanal que era razonable de 10 viajes durante 7 días junto con la función de un número ilimitado de viajes. Este pase ofrece la mayor oportunidad para los clientes en efectivo a experimentar una menor Costoo por viaje a través de la fijación de precios más bajos y cuentan con los viajes ilimitados..

Este programa incluye ferias de transporte y materiales de marketing distribuidos dentro de los vehículos, en el exterior de los autobuses, en las paradas de autobús, estaciones de tren y por medio de la literatura y las comunicaciones electrónicas (web, correo electrónico y redes sociales). Ver imágenes gráficas incluidas en los anuncios utilizados.

Weekly
OCT 6 - OCT 10, 2013

Ride More. PAY LESS.

Everyone is looking to save money these days and CATS is here to help. With a weekly pass, you have unlimited rides throughout the entire week. **The more you ride, the less you pay.**

10 RIDES	12 RIDES	14 RIDES	16 RIDES
\$2.00 per ride	\$1.66 per ride	\$1.42 per ride	\$1.25 per ride

CATS weekly passes are valid Sunday - Saturday and provide unlimited rides during the week. Pass valid on CATS and LINDA services. Pick one up today for only \$20.

CATS
Central Area Transit System
714-962-7424 • www.cats.net

Weekly
OCT 6 - OCT 12, 2013

Ride More. PAY LESS.

Everyone is looking to save money these days and CATS is here to help. With a weekly pass, you have unlimited rides throughout the entire week. **The more you ride, the less you pay.**

10 RIDES	12 RIDES	14 RIDES	16 RIDES
\$2.00 per ride	\$1.66 per ride	\$1.42 per ride	\$1.25 per ride

CATS weekly passes are valid Sunday - Saturday and provide unlimited rides during the week. Pass valid on CATS and LINDA services. Pick one up today for only \$20.

CATS
Central Area Transit System
714-962-7424 • www.cats.net

Weekly

Ride More. PAY LESS.

10 RIDES	12 RIDES	14 RIDES
\$2.00 per ride	\$1.66 per ride	\$1.42 per ride

Get a weekly pass.

CATS

Alerta colgando

YOUR RIDE IS HERE

**Ride More.
PAY LESS.**



Everyone is looking to save money these days and CATS is here to help. With a weekly pass, you have unlimited rides throughout the entire week. **The more you ride, the less you pay.**

 10 RIDES \$2.00 per ride	 12 RIDES \$1.66 per ride
 14 RIDES \$1.42 per ride	 16 RIDES \$1.25 per ride

CATS weekly passes are valid Sunday - Saturday and provide unlimited rides during the week. Pass valid on CATS and LYNX services. Pick one up today for only \$20.



704-336-RIDE (7433)
WWW.RIDETRANSIT.ORG

YOUR RIDE IS HERE

**Realice más viajes.
Pague menos.**



Todos quieren ahorrar dinero en la actualidad y CATS está para ayudarlo. Con un pase semanal, usted tendrá viajes ilimitados durante toda la semana. **Cuantos más viajes realice, pagará menos.**

 10 VIAJES \$2.00 por viaje	 12 VIAJES \$1.66 por viaje
 14 VIAJES \$1.42 por viaje	 16 VIAJES \$1.25 por viaje

Los pases semanales de CATS son válidos de domingo a sábado y ofrecen viajes ilimitados durante la semana. Pase válido en los servicios de CATS y LYNX. Compre uno hoy por solo \$20.



704-336-RIDE (7433)
WWW.RIDETRANSIT.ORG

Conclusión y las de atenuación:

Con el 75% de C.A.T.S. jinetes siendo minoría y el 31% clasificados como de bajos ingresos, hay una sobrerrepresentación hereda de Minoría y clientes jinete de bajos ingresos, lo que tendrá un impacto desequilibrada a pesar de que cuando se aplica un aumento de la tarifa de forma homogénea en todas las tarifas tipos, servicios y clientes. Además del uso ANÁLISIS pase por tipo de pase y el tipo de servicio indica que hay impacto desigual y desproporcionada carga de Minoría y los clientes de bajos ingresos con el .05 ciento y el aumento de la tarifa de precios .10 ciento pase cambios y las reducciones de descuento en la mayoría de los tipos de pase. La tercera Opcion de no aumento de la tarifa, pero incluyendo el semanario Cambio Precio pase y la reducción o eliminación de los descuentos en las ventas a los empleadores y en el de 10 viajes pasa sólo tiene un impacto en el pase semanal sólo en el sistema de tren ligero LYNX.

Independientemente del aumento de los ingresos Opcion elegido por el MTC y para mitigar el impacto desigual inherente identificado a nivel mundial, C.A.T.S. pondrá en práctica las siguientes esfuerzos hacia bajos ingresos y clientes Minoría.

- Ampliar la comunicación de los pasos del día e incrementar la distribución de los pases de día. Los pasos del día tienen función de paseo ilimitada y tienen un precio de 3 paseos. Esto proporciona una alternativa más económica, ya que requiere menos dinero en efectivo por adelantado de una semana, pero todavía proporciona para viajes ilimitados.
 - ➡ Desde el último aumento de tarifas, no hubo Cambio en el uso medio del pase de un día que se mantiene en el 3,0. las cantidades de venta de pases son de hasta el 36,1% y dólares de venta pase han aumentado un 44,3%.
- Continuar para promover pases semanales y mensuales que tienen la función de permitir paseo ilimitada para el precio bajo por viaje basado en el uso del cliente..
 - Desde el último aumento de tarifas, pases semanales se han incrementado en el uso promedio desde 14.1 a la semana 14,3. Aprobar las cantidades de venta han bajado -11.4% y pasan de venta de dólares abajo -1,3%.

Tipo pase	Año fiscal	Promedio Uso / Pass	% Cambio
expreso mensual	2014	28.1	
	2015	28.0	0%
express Plus Mensual	2014	25.4	
	2015	25.6	1%
Mensual local	2014	58.1	
	2015	56.8	-2%
ADA Superior	2014	39.4	
	2015	36.5	-7%
ADA Superior	2014	73.5	
	2015	73.2	0%
ADA Superior Además mensual	2014	31.5	
	2015	30.5	-3%
STS mensual	2014	24.1	
	2015	24.8	3%
Un pase de un día	2014	3.0	
	2015	3.0	0%
Semana	2014	14.1	
	2015	14.3	1%

- Los descuentos por volumen

En general, C.A.T.S. venta de pases en FY15 incluyen 694,992 pases vendidos y \$ 12.012.591 en ingresos. Los clientes pueden encontrar información sobre las organizaciones ofrecen descuentos en C.A.T.S. sitio web (www.ridetransit.org).

- Hasta un 10% de descuento para las empresas / organizaciones que participan en el programa Coordinador Empleado Transporte. En FY15, más de 85 empresarios vendieron 116,786 pases generando \$ 4.732.444 en ventas.
- Hasta el 25% de las organizaciones no lucrativas, donde el 80% de sus clientes en o por debajo del nivel de pobreza. En FY15, 149 de Bajos Ingresos organizaciones de asistencia pública vendieron 299.140 pases.

Descuento	Cantidad pase Vendido	Ventas totales
25%	304,942	\$2,711,630

El personal continuará comercializando la sección sin fines de lucro del programa de ventas con descuento para aumentar la conciencia. Estos esfuerzos tienen el propósito de

comunicar a los ciudadanos de bajos ingresos que utilizan o que deseen utilizar el transporte público de la oportunidad de obtener pases de organizaciones no lucrativas en el programa de forma gratuita o por un precio reducido. Además, estos esfuerzos tratan de reclutar a otras organizaciones sin ánimo de lucro que cumplan los criterios para recibir descuentos para el pase para los ciudadanos de bajos ingresos que montan el transporte público. se producirá una campaña de notificación de destino para las agencias locales no lucrativas y de servicios sociales. C.A.T.S. página web mejorará el perfil Existente de las organizaciones sin fines de lucro que participan en el programa para incluir su información de contacto y enlaces a su página web. Esto ayuda mejor a los ciudadanos y C.A.T.S. De atención al cliente para tener acceso a información más detallada sobre los sin fines de lucro que participan en el programa.

Estos esfuerzos se ejecutarán a través de iniciativas de marketing y comunicación para educar a los clientes sobre los beneficios de los pases diarios, semanales y mensuales, llegando a segmentos específicos del mercado de bajos ingresos y clientes Minoría. Los anuncios se pueden colocar en las siguientes áreas::

1. colgantes pilotos de alerta en todos los autobuses y trenes.
2. El anuncio de las tarjetas interiores dentro de todos los autobuses y trenes (informe del piloto)
3. En los refugios en el centro de tránsito y los refugios de la parte alta, donde el 80% de la transferencia de nuestro cliente
4. Los anuncios exteriores montados en la parte delantera de los autobuses
5. C.A.T.S. anuncio de la página web,,
6. ferias de Transporte
7. anuncios póster adyacentes a C.A.T.S. principal punto de venta de pases en el centro de tránsito.

Notificación de la Junta y de la opinión: ANÁLISIS Fare equidad

El 23 de marzo, 2016 a la reunión de la Comisión Metropolitana de Transporte, Arlanda Rouse C.A.T.S. Oficial de Derechos Civiles presentó el proyecto de equidad ANÁLISIS tarifa para el aumento de la tarifa Propuesto 2017. La Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) es la junta de gobierno de la C.A.T.S. .. El MTC se le informó una vez más que el estatuto Título VI prohíbe la discriminación de los programas o actividades que reciben asistencia financiera federal. El Sr. Rouse resume el proceso ANÁLISIS Fare equidad Título VI, que incluye la recopilación de las opiniones del público y los comentarios y presentar los resultados y recomendar a los esfuerzos de mitigación del órgano de gobierno. Él explicó que los esfuerzos de mitigación entran en juego cuando hay inconsistencias con cómo se plantean las tarifas, en función del impacto dispar (cuando las minorías están representadas de manera desproporcionada) y la carga desproporcionada (cuando la comunidad de bajos ingresos se ve afectado de manera desproporcionada). La presentación incluyó una nota a la comisión que se requieren esfuerzos de mitigación cuando se producen cargas desproporcionadas, como cuando la tarifa aumenta el impacto de bajos Ingresos jinetes más que los corredores de altos ingresos.

corredores por diversos métodos. El personal se ampliará la comunicación acerca de pases por un día. Los pases del día son una alternativa más económica que tienen un precio de 3 pases y requieren menos dinero en efectivo por adelantado de una semana, pero proporcionan para viajes ilimitados en el día de la compra. Además, los descuentos por volumen del 25 por ciento para las organizaciones no lucrativas que participan en el coordinador del transporte empleado (ETC) programa continuará, por lo tanto no se pueden ajustar con el empleado reducciones de descuento Propuesto por el aumento de la tarifa. Por último, el público recibirá notificaciones específicas sobre los sin fines de lucro que participan en el programa, incluyendo información de contacto. Durante la campaña, C.A.T.S. llevará a cabo una campaña de educación del cliente, incluyendo alertas jinete, tarjetas publicitarias dentro de los autobuses y trenes, anuncios de refugio y un anuncio en la C.A.T.S. sitio web..

Resumen de Preguntas y Respuestas de la tarifa equidad ANÁLISIS 1ª presentación al MTC::

John Aneralla Alcalde de Huntersville, Carolina del Norte preguntó cómo el personal determina el nivel de ingresos de los corredores. El Sr. Rouse dijo C.A.T.S. realiza encuestas y está realizando una encuesta de pasajeros ahora. Alcalde Aneralla preguntó cómo muchos pilotos son de bajos Ingresos. El Sr. Kinard dijo que es alrededor del 31 por ciento de Ingresos Bajos y el 75 por ciento Minoría. El Sr. Rouse dijo que tenemos un umbral; el umbral actual es del 31 por ciento de Ingresos Bajos y 75 por ciento para las minorías. La clave para hacer una VI ANÁLISIS título es asegurar que el efecto del aumento se extiende uniformemente sobre la Población piloto. Alcalde Chuck Travis de Cornelio Carolina del Norte preguntó si los esfuerzos de mitigación serían los mismos para un cinco por ciento (\$.05) o de diez centavos (\$.10) aumentará. El Sr. Rouse dijo que estarían misma e incluirían los esfuerzos de educación al cliente y notificar sin fines de lucro. C.A.T.S. todavía es escuchar el público para reunir información, así como la escucha a la Junta. Jim Taylor a la Alcaldía de Matthews, Carolina del Norte pidió la comparación entre autobuses urbanos y autobuses expreso. El Sr. Rouse dijo que el personal de ventas de pases miraba en su conjunto. Población de bajos ingresos de pasajeros es menor en los autobuses expresos, por lo que los impactos fueron vistos en efectivo de tarifas del servicio local y boleto de viaje para el ferrocarril. El Sr. Kinard añadió que las cifras se desglosan por tipo de servicio. Todo el servicio de autobús es de 34 por ciento de Ingresos Bajos y el 68 por ciento Minoría; ferrocarril es del 15 por ciento de Ingresos Bajos y el 49 por ciento Minoría; Mayor Taylor observó que esta en todo el sistema era. Me preguntó si debemos mirar aumento de la tarifa de autobús expreso separado que para los pilotos locales. El piloto expreso puede utilizar el autobús para su conveniencia, mientras que el piloto local realmente necesita el autobús para desplazarse. El Sr. Lewis dijo que para todos los Opciones, la cuestión es la que tiene el menor impacto al frente expresas pilotos locales. Cuando nos fijamos en el descuentos que haya orientado, que Población es muy diferente a los pilotos locales. corredores de paso tienen un mayor porcentaje de los pilotos no locales. El Sr. Kinard dijo que para el autobús-solamente, el uso de bajos ingresos de un diez viajes es un dos por ciento, mientras que la tarifa en efectivo total es de 20 por ciento. En el carril, el uso de una de diez viajes es siete por ciento; los otros dos ni siquiera se registran. El bus de la tarifa en efectivo total es del 60 por ciento de Ingresos de bajos y el billete de un viaje en ferrocarril está en el puesto 33 por ciento para los de bajos Ingresos. Los descuentos para diez viajes y ETC están más orientados a poblaciones de ingresos más altos. El ANÁLISIS más profundo se compara el

ingreso más bajo y Minoría poblacions contra el resto del sistema y las cifras del porcentaje de la cantidad de una tarifa que va en contra de esas dos clases para determinar dónde se produce la carga desproporcionada. Así que nos vamos a ese nivel de Análisis, comparar estos dos servicios por separado, pero también donde se producen los impactos dentro de las clases de servicio de autobuses y trenes. Mayor Taylor dijo que estaba contento de que C.A.T.S. fue el análisis de los datos a ese nivel, para evitar el impacto en las personas que no pueden pagar el servicio de la mayoría, independientemente del estado de minoría. Alcalde comentó que Aneralla Opcion 1 parecía tener el menor impacto en aquellos que menos pueden permitirse un aumento de la tarifa.

Comisionado Fuller preguntó si en la próxima reunión, los miembros del MTC actuarían en el ANÁLISIS y luego decidir sobre la conveniencia de aumentar las tarifas. Sr. Lewis respondió que el título VI ANÁLISIS es un requisito federal, para indicar que C.A.T.S. ANÁLISIS ha realizado una decisión de informar a los miembros de la MTC sobre la conveniencia o no tener un aumento de la tarifa. El Sr. Kinard dijo que los tres recibieron una Opciones VI ANÁLISIS título; los esfuerzos de mitigación son aceptables en virtud del Título VI para todas las Opciones de. Señora Pereira aclaró que la equidad ANÁLISIS tarifa será probablemente la primera Opcion en la agenda el próximo mes para su aprobación. Justo después, de la MTC tarifa preferente Cambio Opcion seguirá en la agenda del próximo mes, como parte de la aprobación del presupuesto proceso.

El 20 de abril de 2016, el Sr. Rouse, una vez más presentó el ANÁLISIS Fare equidad TVI para volver a informar a los votos de los miembros de la comisión, ya que tomaron las cuales la tarifa incremento Opcion se llevaría a cabo para evitar la deducción de horas de servicio. La presentación fue esencialmente la misma señalando que la tarifa en efectivo completo para los autobuses es de 60 por ciento para los Ingresos de bajos y el billete de un viaje en ferrocarril está en el puesto 33 por ciento para los de bajos Ingresos. Tanto la superación del umbral sistemas de 31% para De Bajos Ingresos clientes e identificar sobrerrepresentación más comúnmente llamado efecto desproporcionado. Se presentaron los esfuerzos de mitigación incluyendo:

- La exención sin fines de lucro que asisten a las comunidades de bajos ingresos de los ETC reducciones de descuento por volumen Propuesto.
 - Una campaña de información sobre la más baja Costoo pase paseo ilimitada "Day Pass".
 - Una campaña de acercamiento a las organizaciones no lucrativas que no participan en C.A.T.S. servicios de la zona para animarles a participar en el programa pase con descuento del 25%.
 - Una campaña de acercamiento visible para informar a la Población de bajos ingresos y comunidades en situación de pobreza de los sin fines de lucro que participan en el volumen - programa de descuentos.
- Con acceso directo en la página web de información de contacto para estas agencias y con la información disponible a través de C.A.T.S. Servicios al cliente.

Google Translate for Business:Translator ToolkitWebsite TranslatorGlobal Market Finder

Tránsito Metropolitano COMISIÓN Miércoles, 23 de marzo 2016

18:00

Charlotte Centro de Gobierno de Mecklenburg

habitación 267

AGENDA

PúblicoHearing.....5:30pm YO.

Llama para ordenar Comisionado Trevor Fuller II.

Aprobación de 24 de Febrero, el año 2016 Resumen Comisionado Trevor Fuller III.

Informe del Presidente del Comité Asesor de Servicio de Tránsito (TSAC) ... Michael Warner

IV. Informe del Presidente del Grupo Asesor de Tránsito Ciudadanos (CTAG) Rob Watson

V. Comentarios Públicos

VI. Elementos de acción

- Adopción de las Agendas 2016 federales y estatales legislativos Dana Fenton

- Fecha Propuesto Cambio para abril de 2016 Reunión MTC (4/20 a las 5 pm) John Lewis Jr

VII. Puntos de información

- Tránsito de Capital y Programas de la deuda Dee Pereira / John Muth

- Título VI - Fare equidad ANÁLISIS Arlanda Rouse

- Rail Trail Marco / Plan para la Visión Tina Votaw / Cheryl Myers / David Furman

- Línea de plata actualización Jason Lawrence

VIII. Informe del Consejero Delegado John Lewis Jr

IX. Otros asuntos Comisionado Trevor Fuller

X. Se cierra la sesión

Comisión Metropolitana de Tránsito 23 de de marzo de, el año 2016 del orden del día

Junta de Gobierno Voto:

El 20 de abril el año 2016 El Comisión Metropolitana de Transporte votó para ejercer Opcion 1: No efectuar completa

Fare automático en el autobús y un paseo en el carril de paso.

La implementación de este Opcion llamará a la reestructuración de la pasada semana, eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel

superior del Empleado

Coordinador de Transporte (ETC) programa de compra.

La superación de esta Opcion negada la carga desproporcionada en poblacions de bajos ingresos que utilizan estos tipos de pases, ya que no verán un aumento. Aunque todavía se llevarán a cabo los esfuerzos de mitigación

eximiendo sin fines de lucro en el programa ETC que asisten de bajos Ingresos de los aumentos en Costoos. haciendo esfuerzos

creciendo estos programas y dirigir los producidos económicamente a través del tablero a estos programas. Además de dirigir aquellos que utilizan el pase semanal y 10 paseo pasar a utilizar en su lugar el pase ilimitado paseo de un día como una alternativa, ya que necesitarán menos dinero por adelantado y todavía pueden utilizarlo de forma accesoria.

Tránsito Metropolitano COMISIÓN Miércoles, 20 de abril 2016

5:00 pm

Charlotte Centro de Gobierno de Mecklenburg

habitación 267

AGENDA

I. ORDEN Comisionado Trevor Fuller II. La aprobación de la Marcha 23 de, el año 2016 Resumen Comisionado Trevor Fuller III. Informe del Presidente del Comité Asesor de Servicio de Tránsito (TSAC) ... Michael Warner IV. Informe del Presidente del Grupo Asesor de Tránsito Ciudadanos (CTAG) Comentarios Rob Watson V. Públicas

VI. Elementos de acción

- Título VI - Fare equidad ANÁLISIS Arlanda Rouse
- Tránsito Operativo de Capital y Deuda Programas John Lewis / Dee Pereira

VII. Puntos de información

- Plan de ruta de ferrocarril Marco / Visión Tina Votaw / Michael Smith / David Furman VIII. Informe del Consejero Delegado John Lewis Jr IX. Otros asuntos Comisionado Trevor Fuller

Se cierra la sesión X.

Comisión Metropolitana de Tránsito 20 de abril de, el año 2016 del orden del día

Tránsito Metropolitano COMISIÓN RESUMEN DE LA REUNIÓN

20 de abril de, el año 2016

Presidente: Trevor Fuller (Presidente de la Comisión del Condado de Mecklenburg)

Presente:

33 | Página

Alcalde Jennifer Roberts (Charlotte) Ron Carlee (Charlotte City Manager) Michael Warner (TSAC Presidente)

Rob Watson (CTAG Copresidente) Alcalde Chuck Travis (Cornelio)

Anthony Roberts (Cornelius, Director Municipal) Jamie Justicia (Davidson Director Municipal)

Alcalde John Aneralla (Huntersville) Bill Coxe (Huntersville urbanista) Alcalde Jim Taylor (Matthews)

Brian Welch (Mint Hill Director Municipal) Mayor Jack Edwards (Pineville)

Bill Thunberg (Mooresville Representante)

CEO: John Lewis

I. ORDEN

La reunión ordinaria de la Comisión Metropolitana de Transporte fue llamada al orden a las 5:05 de la tarde por Presidente de la MTC, Comisionado Trevor Fuller.

II. Resumen de la reunión de revisión

El resumen de la reunión del 23 de marzo el año 2016 fue aprobado como está escrito.

III. Comité Asesor de Servicios de Tránsito (TSAC) Informe del Presidente Sr. Michael Warner Warner informó que TSAC se reunió el 14 de abril El enfoque de la reunión fue el Cambio en la estructura de tarifas y votantes en una Opcion tarifa recomendada. El enfoque de TSAC era calibrar el impacto que cada Opcion tendría en bajos ingresos y los corredores Minoría C.A.T.S.. El consenso fue recomendar Opcion 1, que el comité sentido tendría el menor impacto en bajos ingresos y los corredores Minoría. Una resolución separada se pasó a adoptar tarifas gratuitas en rutas fijas para las personas STS-elegibles. Las recomendaciones fueron aprobadas por unanimidad para su presentación al MTC.

IV. Ciudadanos de tránsito Grupo Asesor (CTAG) Informe Rob Watson del Presidente

Comisionado Fuller dijo que Rob Watson dejará CTAG después de cinco años de servicio, varios como Presidente del CTAG. MTC miembros agradecieron al Sr. Watson por su servicio. El Sr. Watson informó que CTAG se reunió ayer y se centró en su recomendación de presupuesto. Miembros de la aprobación de los tres aspectos del presupuesto en una votación 6-1 recomendables. Después de mucha discusión, CTAG recomienda aumento de la tarifa Opcion 3, con dos recomendaciones adicionales en una votación 5-2: retener el descuento del 15 por ciento en el pase de 10 viajes y preservar el precio del billete estudiante \$ 1,10. La próxima reunión del CTAG será probablemente en el otoño.

Comentarios Públicos V.

Ninguna

VI. Elementos de acción

a. Título VI - Fare equidad ANÁLISIS Arlanda Rouse Rouse, C.A.T.S. Oficial de Derechos Civil, revisó el título VI de tarifa equidad ANÁLISIS realizó para el aumento de tarifas Opciones Propuesto en el presupuesto. El ANÁLISIS reveló una carga desproporcionada para los pilotos de Bajos Ingresos para dos tipos de tarifas: la tarifa total en efectivo y un billete de viaje.

- Opcion 1: ningún aumento resultaría en ningún impacto para los pilotos de bajos Ingresos

- Opcion 2: \$ 0.10 aumento de autobuses y trenes - impactos de bajos Ingresos pilotos
- Opcion 3: \$ 0.05 aumento de autobuses y trenes - impactos de bajos Ingresos pilotos

De Bajos Ingresos pilotos están desproporcionadamente representados en dos tipos de tarifas, por lo que el 60 por ciento de todas las compras en efectivo de autobús de tarifa completa y el 33 por ciento de todas las entradas de un paseo en el sistema ferroviario. Por lo tanto, Opciones de 2 y 3 van a impactar de manera desproporcionada de bajos Ingresos pilotos que comprenden boletos en efectivo de tarifa completa. Los esfuerzos de mitigación incluyen la expansión de comunicación para pases de un día y la retención de los descuentos por volumen para las organizaciones no lucrativas. Los esfuerzos de educación incluirá una campaña de orientación notificación a las organizaciones no lucrativas y educar a los clientes con información de contacto

para los sin fines de lucro con descuentos para el pase a través de alertas jinete, tarjetas publicitarias interiores y los anuncios de vivienda, así como a través de anuncios en la página web de los C.A.T.S..

Discusión: Alcalde Aneralla hizo la Costoo de los esfuerzos de mitigación. El Sr. Rouse indicó que no sabía la Costoo, que serían soportados por el área de Marketing de CATS. Alcalde Roberts preguntó cómo la publicidad para organizaciones no lucrativas proporciona mitigación. El Sr. Rouse respondió que en el pasado, todos los pases de descuento se agrupan en la misma categoría. Esta recomendación es mantener los descuentos por volumen para las organizaciones no lucrativas que pueden conseguir entradas para los individuos en los poblacions afectadas. Sr. Lewis explicó que si MTC decide sobre Opcion 2 o Opcion 3, para aumentar las tarifas, el personal se aseguraría de que las personas que pueden ser más afectados por esa decisión sabrían que hay una salida a través de las organizaciones no lucrativas para los pases de transporte con descuento. El descuento todavía estaría allí para organizaciones no lucrativas, pero otros descuentos se iría, para las empresas y las personas que compran pases de forma individual. Roberts señaló que el cálculo es que algunos de los que compran los pases de descuento puede permitirse el lujo de pagar más. El Sr. Rouse señaló que las empresas normalmente permiten a los empleados para comprar los pases a través de deducciones de nómina libres de impuestos. Que todavía se aplicaría, a pesar de que el descuento por volumen se iría para las empresas.

El Sr. Kinard, Director de Marketing de CATS, Comunicaciones y Tecnología, aclaró que los C.A.T.S. tienen más de 120 organizaciones no lucrativas han involucrado para dar pasos a través del programa sin fines de lucro. CATS llegar a personal sin fines de lucro y para C.A.T.S. clientes para aumentar el conocimiento que pasa están disponibles a través de las organizaciones no lucrativas para Ingresos de bajos y los clientes Minoría.

Resolución: Mayor Travis movió para aprobar la tarifa ANÁLISIS equidad; Alcalde Aneralla apoyó la moción, que fue aprobada por unanimidad.

segundo. Tránsito Operacional Capital & programas de deuda John Lewis / Dee Pereira señora Pereira, C.A.T.S. Director Financiero, Director Adjunto de Transporte Público, señaló que el presupuesto destacados fueron incluidos en el resumen personal en el orden del día, incluyendo las tres Opciones de aumento de la tarifa. La resolución sobre el presupuesto tiene un espacio en blanco para el aumento de la tarifa aprobada Opcion, que puede ser uno de los tres descritos o un diferente Opcion, como se elige MTC.

Discusión: Alcalde Aneralla un gesto para implementar Opcion 1. El Sr. Lewis explicó que

Opcion 1 no tiene aumento de la tarifa de la tarifa base, reduce los descuentos por volumen del 20 por ciento a 10 por ciento, diez paseo pase de descuento se elimina, y pases semanales tienen un precio de 14 paseos en lugar del actual precio de diez viajes al tiempo que conserva la característica de paseo ilimitada. Alcalde Travis apoyó la moción, que la mayoría dijo favorece a las personas que utilizan los autobuses 77 Express y Aldea del

jinete. El Sr. Thunberg dijo que con el comentario público desde la última reunión, la mayoría de los comentaristas solicita ningún aumento de tarifas, por lo que este sirve al público y los que necesitan el beneficio de la mayoría; También apoyó Opcion 1. El Sr. Coxe dijo que recordaba que los C.A.T.S. se anticipa un aumento de ingresos cuando se implementan las nuevas cajas de tarifas. Preguntó

si MTC podría volver a la cuestión de descontar el pase de diez viajes en el futuro, lo que reduciría el impacto en los corredores de bajos ingresos, si hay un aumento de los ingresos después de instalar los nuevos cuadros de tarifas. El Sr. Lewis dijo que desde luego podemos volver a eso. Las nuevas cajas de tarifas se deben instalar en septiembre, por lo que deben ver un impacto en algún momento del período de octubre a diciembre. El Sr. Carlee dijo también queremos saber si las compras de tránsito habían dejado para entonces. Mayor Taylor preguntó si había un número estimación en la brecha. Señora Pereira dijo que la brecha total fue de alrededor de \$ 2,8 millones. El Sr. Kinard dijo que la brecha de ingresos atribuibles a la caja del precio era \$ 350.000 a febrero. CATS es abajo alrededor

\$ 890.000 en el último año. Gran parte de la disminución se debe a las cajas de tarifas defectuosos. Estamos seguros de que podemos hacer gran parte de la disminución mediante la sustitución de las cajas de tarifas a principios de año. Mayor Taylor le indicó a una enmienda a la resolución del presupuesto de volver a reinstaurar el descuento pase de diez viajes en el próximo ciclo presupuestario basado en el impacto de las nuevas cajas de tarifas en los ingresos de tarifas. Mayor Taylor preguntó si el personal fue suficiente para confianza

eliminar el descuento que asciende a \$ 367.000 en ingresos no percibidos; Sr. Lewis respondió que no. Mayor Taylor dijo que iba a estar de pie en su primer comentario. Alcalde Aneralla secundada modificación del Alcalde Taylor volver a visitar el descuento pase de diez viajes en el próximo ciclo presupuestario.

Resolución: Mayor Taylor movió para aprobar la totalidad del presupuesto de resolución, y aprobar Opcion 1 con la modificación de volver a examinar el descuento pase de diez viajes en el siguiente ciclo presupuestario; Alcalde Aneralla apoyó la moción, que fue aprobada por unanimidad.

VII. Puntos de información

a. Rail Trail Marco / Vision Plan de Tina Votaw / Michael Smith / David Furman Sra Votaw, C.A.T.S. Tránsito Especialista en Desarrollo Orientado, dijo que el tren Trail se construyó dentro del corredor ferroviario adyacente al sistema de tren ligero de CATS. Se encuentra en gran medida en el extremo sur del distrito. La ciudad construyó la pista Existente, que se abrió en 2007 con la apertura de tren ligero. Fue construido a un estándar rastro, una pista de asfalto utilitaria básica con iluminación básica. El sendero se ha convertido en muy popular y sirve como un parque lineal para los residentes de la parte alta y South End. La Ciudad / C.A.T.S. ha sido capaz de ampliar y alargar el camino a través de la conversión de los polígonos industriales cerca del corredor y la adición de nuevos enlaces peatonales. vínculos peatonales cerca de las líneas de ferrocarril se desanimaron durante los días del ferrocarril de mercancías industriales. Los vínculos son ahora necesaria y deseada con el crecimiento Población en la zona, lo que los C.A.T.S. y la Ciudad están trabajando con el Centro de Socios de la ciudad y otros innovadores que hacen el camino aún más funcional que tiene a todos los nuevos residentes y usos en la zona.

El Sr. Smith, Presidente y CEO de Center City Partners, en comparación rastro del carril de Charlotte en High Line de Nueva York. Charlotte ha convertido lo que era una pista muy básico en una de las vías verdes urbanas más populares en el sureste. El rastro del carril es de aproximadamente cuatro millas de largo. Comienza en las instalaciones de mantenimiento de vehículos de CATS en el extremo del sur y se extiende a la primera sala Park en zona residencial de Charlotte. El Sr. Smith dijo que el Sr. Furman tiene una pasión por la línea. Él, junto con Terry Shook, Shook Kelley principal de arquitectos y Richard Petersheim de LandDesign, fueron contratados para

crear una visión para el rastro, para crear un parque lineal urbano, la transformación de 90 restos, piezas inservibles de difícil acceso y de bienes raíces. La visión es fortalecer la identidad de Charlotte como una ciudad con gran creatividad y experiencias culturales. El Plan Marco sugiere el diseño de las principales áreas de actividad y tipos de actividades, así como los que ofrecen ideas sobre la gestión y la financiación. El equipo interdisciplinario de gestión de proyectos encabezando el esfuerzo tiene miembros procedentes de C.A.T.S., CDOT, Charlotte-Mecklenburg Planificación, Mecklenburg County Park y el centro de recreación y Socios de la ciudad.

El Sr. Furman, FAIA y Fundador, Centro CityWorks, dijo que desde el bulevar del sur no es tan amigable para los peatones, la pista se ha convertido en la columna vertebral peatonal de South End. La gente lo usa para ir de un lugar a otro. A diferencia de High Line de Nueva York, que fue diseñado en una visión integral, el rastro del carril de Charlotte está desarrollando orgánicamente con el tiempo, y la capacidad de evolucionar y Cambio. Uno de los artículos más populares en el camino es una pizarra instalado originalmente como 16 'de longitud, se planteó la declaración provocativa "Antes de morir, quiero ..." Dentro de las 24 horas, la pizarra estaba cubierto con respuestas divertidas y atractivas. No es objeto de vandalismo, se limpia cada dos semanas y se mantuvo suministra con tiza, y es tan popular que su longitud tuvo que ser duplicado. En lugar de instalar el estándar mínimo requerido por la ciudad de zonificación, los desarrolladores a lo largo de la pista han mejorado y gran realce y la arquitectura que se refiere a las calles organizada.

Transformador Plaza tendrá una piscina para niños y columpios para que los padres se sientan en ver que sus niños jugando en las fuentes. En la estación de la calle Bland, hay un centro de transformación gigante en la pista propiedad de Duke Energy. Estamos programados para pensar que debemos defender subestaciones. En este caso, nos acercamos a Duke sobre la iluminación de esto y crear una hermosa pieza de arte público iluminada. Eran un participante entusiasta y financió el proyecto. Propiedades de baliza es propietaria de la antena de telefonía móvil en el medio. Pagaron a la luz que arriba también, la creación de una pantalla increíble. En otro lugar, parte del arte Lugar de Grant asegurado por City Center Partners se asigna a dos artistas que diseñaron tres murales de alfombras mágicas para el camino, con la opinión pública sobre los patrones. Otro proyecto de mejora de pista es la conexión Kingston Plaza, que creará un enlace peatonal donde Kingston Avenida muertos terminó doce pies, antes del trabajo. La estación de Artisan Dilworth ha participado artistas en el edificio para pintar áreas de la ventana tapiada. El restaurante Futo Buta tiene presencia en la calle cero, pero es un restaurante popular ahora debido a su prominencia en el camino. Sycamore elaboración de la cerveza, una fábrica de cerveza popular, está fraguando su ruta de ferrocarril Pale Ale. el arte de guerrilla tiene

También apareció en el camino, incluyendo una mesa de ping pong hexagonal donde seis jugadores pueden jugar

y un 8 'gallo en un espacio cercado en el que antes tenía un transformador de carro en la estación de la calle Bland. Un gallo desde bebé ha aparecido junto al 'gallo 8. El Sr. Furman afirmó que la visión para el rastro del carril de Charlotte es que cada vez que vaya a cabo en la pista, verá algo nuevo. Ha sido una empresa orgánica exitosa con socios a lo largo del sendero que creen que sus activos son más valiosos debido a la presencia de la pista.

El Sr. Smith dijo que estamos entusiasmados con los próximos pasos y atraer más patrocinadores. Los Amigos de esfuerzo Rail Trail ha recibido financiación. Los medios sociales son una parte activa de este esfuerzo raíces grass-. Noticias se publicará en la página web www.CharlotteRailTrail.org.

Discusión: El Sr. Carlee señalar que gran parte del esfuerzo comenzó con la pasión individual de David Furman y agradece al Sr. Furman por su increíble pasión, infecciosa. Alcalde Travis dijo que vino de la pasión del señor Furman, sino también a su bolsillo, ya que pagó por la junta de creta y posiblemente los gallos. Alcalde Travis

dijo que el Sr. Furman es su socio de negocios y pidió la visión a medida que avanzamos. Se preguntó qué medidas estamos tomando para extender la pista ahora que tenemos la posibilidad de ampliarlo con la línea azul LYNX

Extension (BLE). La Sra Votaw dijo que la ciudad está muy interesado en la ampliación de la pista a través de la Cruz Charlotte Trail. Mientras que la Cruz Charlotte Trail puede no seguir el corredor ferroviario BLE exactamente, que seguirá funcionando como un sendero que atraviesa el corazón del condado de Mecklenburg por millas. La Ciudad está trabajando en el diseño de la Cruz Charlotte Trail ahora. El Sr. Furman

dijo que la Cruz Charlotte Trail es único; no va más de los puentes o en el medio de calles como la voluntad BLE; pasa por los barrios. En la línea azul LYNX, sería

difícil de tomar el camino más allá de la estación de Scaleybark. Dijo que le gustaba la forma en que el sendero se define en longitudes manejables. El Sr. Smith dijo que una aspiración a largo plazo es tener el rastro conectar más directamente en la parte alta a través de la estación de Stonewall. Mayor Taylor preguntó si la conectividad se está incorporando en el Camino de hilos del sistema Greenway y Carolina. La Sra Votaw dijo que no había colaboración con el Condado que supervisa otras porciones del desarrollo de senderos. Esto será bastante una red, pieza creada por pieza.

VIII. Informe del CEO John Lewis

Bajo informe del Director General, el Sr. Lewis discutió lo siguiente:

a. El número de pasajeros:

El número de pasajeros y la precisión de los números de usuarios del transporte ha estado en discusión durante meses. La tendencia de los números de usuarios del transporte público en el último par de trimestres sigue a deslizarse hacia arriba. Ahora estamos en un aumento del 1,1 por ciento respecto al mismo período del año pasado y cuatro por ciento de incremento año a la fecha. El Sr. Lewis dijo que la cantidad de pasajeros es un factor clave para él. Él seguirá

discutirlo y tendrá un número preciso decir en algún momento.

segundo. Actualización financiera:

recibos de impuestos sobre las ventas siguen superando estimación presupuestadas. Estamos a 96 por ciento de

estimación de ingresos del presupuesto al comienzo del último cuarto.

do. I-77 Corredor:

Desde el punto de vista de CATS, carriles de fijación de precios variables en el corredor de la I-77 actualmente en construcción son una oportunidad para poner en marcha un servicio de alta calidad en el pasillo. objetivo de CATS

No ha Cambiod: para construir y operar trenes de cercanías en el pasillo. C.A.T.S. continuarán trabajando con sus socios en el sur de Norfolk y el ferrocarril de Carolina del Norte para construir una estrategia de beneficio mutuo para lograr ese objetivo. También es importante proporcionar Opciones de tránsito rápido para los clientes dentro de ese pasillo tan pronto como sea posible. El presupuesto aprobado esta noche ha fondos para un estudio sobre un plan de implementación para el autobús de tránsito rápido cuando el I-77 carriles abiertos en un futuro próximo. El personal trabajará para definir el alcance de trabajo del plan y trabajar con el personal

de ambas ciudades en el plan de implementación. Nos gustaría armar una pequeña Inicia la presentación de subvención para mover el concepto a lo largo junto con el plan a largo plazo de los trenes de cercanías. estaciones de autobuses de tránsito rápido, donde pueden ser estaciones de tren de cercanías serán en última instancia situado. Comercialización del servicio será una clave para garantizar que los ciudadanos entienden lo largo del corredor la posibilidad de que el servicio de transporte público de alta calidad proporcionará a la movilidad del corredor.

re. APTA Bus & Conference Paratransporte:

Los C.A.T.S. es el anfitrión de la Conferencia Anual de APTA Bus y Transporte adaptado a partir del sábado, mayo 14, 2016. El Roadeo internacional de autobuses anual se llevará a cabo el domingo, 15 de mayo Si usted está interesado en ver los profesionales de tránsito haciendo cosas increíbles con vehículos, unas pocas horas a un Roadeo de tránsito le sorprenderá.

IX. Otros asuntos

Ninguna

Se cierra la sesión X.

Se levantó la sesión a las 6:00 pm por el Comisario Fuller. REUNIÓN MTC SIGUIENTE: Miércoles, 25 de DE MAYO DE, 2016, 17:30

Consejo de aprobación de la Junta de Actas:

Tránsito Metropolitano COMISIÓN Miércoles, 25 de mayo 2016

5:30 pm

Charlotte Centro de Gobierno de Mecklenburg

habitación 267

AGENDA

I. ORDEN Comisionado Trevor Fuller II. La aprobación de la edición de abril 20, el año 2016 Resumen Comisionado Trevor Fuller III. Informe del Presidente del Comité Asesor de Servicio de Tránsito (TSAC) ... Michael Warner IV. Informe del Presidente del Grupo Asesor de Tránsito Ciudadanos (CTAG) Comentarios N / A V. Públicas

VI. Elementos de acción

- Ninguna

VII. Puntos de información

- Corredor Norte / carril HOT Proyecto BRT HOV John Muth
- Plan de Transporte Público Servicios Humanos Coordinado Brian Horton VIII. Informe del Consejero Delegado John Lewis Jr IX. Otros asuntos
..... Comisionado Trevor Fuller

Se cierra la sesión X.

Comisión Metropolitana de Tránsito 25 de mayo de, el año 2016 del orden del día

Exención de ADA y Superior pase de 10 viajes de ajuste a la tarifa: La discusión inicial y votación prevista.

En la reunión de mayo de MTC 25 de, 2016, Comisionado Fuller introdujo el tema de la exención de la ADA y Superior pase de 10 viajes por el ajuste de tarifas, basado en una preocupación de un asesor ciudadano. Directora C.A.T.S. Sr. Lewis dijo que había hablado con el consejero ciudadano y el MTC podría optar por dispensar a estos dos tipos de medios tarifa desde el próximo ajuste a la tarifa para abordar las preocupaciones de los ciudadanos. Sr. Lewis comentó que el resultado tendría un efecto minúsculo sobre el presupuesto y entonces se añade a las excepciones específicas de mitigación votó el MTC como parte del ajuste de tarifas. es decir, el personal podría absorber y Costos adicionales en el presupuesto Existente. Fuller Comisionado designado que el asunto sería llevado a votación en la próxima reunión de la comisión.

Tránsito Metropolitano COMISIÓN RESUMEN DE LA REUNIÓN

25 de mayo de 2016

Presidente: Trevor Fuller (Presidente de la Comisión del Condado de Mecklenburg)

Presente:

Alcalde Jennifer Roberts (Charlotte)

Debra Campbell (Charlotte auxiliar de la ciudad

Gerente)

Michael Warner (TSAC Presidente)

Dena Diorio (Condado de Mecklenburg Manager) Tracy Dodson (NCDOT Representante) Anthony Roberts (Cornelius, Director Municipal)

Alcalde John Woods (Davidson) Alcalde John Aneralla (Huntersville) Bill Coxe (Huntersville urbanista)

Hazen Blodgett (Matthews Director Municipal) Mayor Jack Edwards (Pineville)

Bill Thunberg (Mooresville Representante)

CEO: John Lewis

I. ORDEN

La reunión ordinaria de la Comisión Metropolitana de Transporte fue llamada al orden a las 5:35 pm by

Presidente de la MTC, Comisionado Trevor Fuller.

II. Resumen de la reunión de revisión

El resumen de la reunión del 20 de abril el año 2016 fue aprobado como está escrito.

III. Comité Asesor de Servicios de Tránsito (TSAC) Cabello 's Report Michael Warner Sr. Warner informó que TSAC se reunió el 12 de mayo de 2016, y recibió una presentación sobre la nueva aplicación Ride CATS. TSAC miembros son usuarios del transporte activo y anticipan un beneficio real de la

nueva aplicación. La aplicación es muy interactivo y un gran salto en términos de capacidad de servicio. TSAC

también escuchó la presentación de la línea de plata LYNX que fue presentado al MTC el mes pasado, así como una presentación en el próximo servicio de Cambios y una presentación para el Plan de Transporte Servicios Humanos Coordinado que será presentado al MTC esta noche.

IV. Ciudadanos de tránsito Grupo Asesor (CTAG) C hai de Repor t r

Ningún informe.

Comentarios Públicos V.

Sr. Lewis dijo que Christopher McMillan presentó una carta para ser leído, ya que no fue capaz de hacer la reunión. El Sr. McMillan vive fuera de la zona de servicio de ADA-requerida para C.A.T.S.. La carta del Sr. McMillan expresó su continuo apoyo a los esfuerzos CATS "en nombre de la comunidad legalmente ciego en el área de Charlotte. La primera vez que se trasladó a Charlotte, que fue capaz de utilizar los Servicios Especiales de Transporte (STS) alrededor del 30 por ciento del tiempo. Debido al aumento de la demanda para el servicio ADA requiere, que ha sido incapaz de utilizar STS. Se preguntó MTC para luchar por la estatal adicional y fondos federales para hacer frente a la STS sobrecargados y dijo que también peleará por el apoyo. Felicitó a personal del STS por el trabajo que hacen y expresó su deseo de ser contactado para la discusión sobre el tema antes de la ejecución del presupuesto.

VI. Elementos de acción

Ninguna.

VII. Puntos de información

a. Corredor Norte HOV / carril HOT BRT Proyecto John Muth señor Muth, C.A.T.S. Director Adjunto, dijo que quería comenzar la conversación sobre el Estudio del Corredor de Transporte del Norte. El señor Muth explicó que los carriles VAO / HOT Express son

carriles dedicados administrados para proporcionar fiabilidad y viajar sin trabas durante los períodos de máxima demanda. Los vehículos con el mayor grado de ocupación, tales como el tránsito, suelen utilizar este tipo de carriles sin cargo. Dos carriles expresos se añadirán en ambos sentidos de la I-77 hasta la salida de Charlotte, cerca de 28 Cornelio. Desde la salida 28 hasta la salida 36 en Mooresville, se añadirá un carril expreso en cada dirección.

Se necesita el servicio de autobuses de primera calidad en el Norte Corredor I-77 como la I-77 es una de las carreteras interestatales más congestionadas de la región y la Población en el norte de Mecklenburg ha aumentado a un ritmo sin precedentes. Proyecto de objetivos del Estudio del Corredor de Transporte del Norte son identificar el servicio de autobuses a corto y medio plazo y mejoras de instalaciones para aprovechar la I-

77 HOV / carriles HOT, mitigar los impactos de la construcción de la construcción de vía rápida por la I-77 y sentar las bases para un futuro servicio de cercanías.

El objetivo es lograr la mayor cantidad de trabajo posible utilizando CATS y el personal de la ciudad. Gran parte de la administración de proyectos, coordinación con NCDOT y la I-77 Mobility Partners, la participación del público y la marca / comercialización se puede hacer por los C.A.T.S. y el personal de la ciudad en lugar de personal consultor. Un proyecto de línea de tiempo propone para finalizar el alcance del trabajo a finales de 2016 con la implementación y mecanismo de anticipo de planificación y desarrollo, después de lo cual se hará hincapié a la preparación de un plan de financiación cinco a diez años antes de la apertura del proyecto HOV / carril caliente en finales de 2018. Después de la apertura, la Fase 3 será la ejecución del programa aprobado

durante el período de diez años, en consonancia con el proceso anual de presupuesto MTC y en función de la financiación de la capacidad de los socios para mantener sus compromisos de financiación. En los próximos 30 a 60 días, el equipo del proyecto movilizarán y se reunirán con el personal de la ciudad para desarrollar el plan, los objetivos y metas de gestión de proyectos y para perfeccionar el alcance del trabajo.

Discusión: Alcalde Roberts le preguntó sobre la línea de tiempo y el plan de participación pública. El señor Muth respondió que la primera fase incluye el desarrollo e implementación del plan de participación pública. Dentro del primer par de reuniones, el equipo del proyecto debe ser capaz de desarrollar una estrategia para la retroalimentación de los ciudadanos y comenzar a reunir las ideas acerca de los tipos de servicio y escenarios de desarrollo. Marca y de marketing no pueden implementarse en septiembre. No se espera que los planes de servicios e instalaciones para llevar mucho tiempo. Después de algunas reuniones y charrettes, podemos ofrecer planes de servicio potenciales y trabajar para poner un Costoo en esos escenarios. Alcalde Roberts dijo que tarde fue mejor en términos de compromiso público. Ella preguntó si parte del compromiso público implicaría la gente de votación sobre los desplazamientos y Opciones

intenciones. El señor Muth respondió que los C.A.T.S. se interesa por conocer esa información, así como la información de usuario de origen-destino. Dijo que el equipo también hablaría acerca de cómo obtener retroalimentación de personas que serán los futuros clientes. Alcalde Roberts dijo que sentía que era importante durante el proceso de compromiso para dar una actualización sobre dónde están los planes

y recabar información sobre la gama de servicios. Ella le pidió al Sr. Muth para que los miembros del MTC saben cuando comienzan las reuniones; dijo que lo haría. El Sr. Thunberg dice que hay un comité que se encarga de las reuniones con la I-77 Mobility Partners y las jurisdicciones locales; que haría

sentido de que los C.A.T.S. se unen en este esfuerzo. Dijo que están en el proceso de diseño ahora para los desarrollos HAMBRIGHT y vistas al lago. El señor Muth dijo que coordinaría con el Sr. Thunberg.

Alcalde Woods dijo que quería confirmar que el MTC tiene dos enfoques. La primera, en el corto plazo, es decir para mitigar posibles complicaciones durante el proceso de construcción, para utilizar el servicio de autobuses para ayudar a la gente a través del período de construcción difíciles, dos, tres año. El segundo, el enfoque a medio plazo es un verdadero servicio express utilizando los carriles terminados en toda su extensión, mientras continuamos trabajando en el sistema de trenes de cercanías real. El señor Muth confirmó los dos enfoques.

Alcalde Aneralla preguntó acerca de los términos de la solicitud de subvención reciente. Se preguntó lo que el marco de tiempo es para escuchar de nuevo, así como el plan si los C.A.T.S. no se concede la subvención. El señor Muth respondió que la solicitud de subvención es una solicitud de un poco menos de \$ 16 millones, alrededor de \$ 10,4 millones en federal y \$ 5.6 millones en fondos locales. El alcance del proyecto incluye 14 sobre la carretera de gas natural comprimido (GNC) y los autobuses propulsados realización de mejoras necesarias en la instalación de bus para dar cabida a los autobuses de GNC, así como actualizaciones de servicios del pasajero no especificados para el parque y montar un montón. Si tenemos éxito en la obtención de la concesión, el equipo del proyecto podría trabajar a través de los detalles. Parte de la subvención sería una estación de servicio de GNC, una empresa conjunta público-privada que probablemente no incluiría fondos federales, pero sería financiado en parte por algunos de los \$ 5.6 millones en fondos de contrapartida local. El plazo es volver a escuchar este otoño. Sr. Lewis dijo que si no conseguimos la subvención, felina posee riquezas en el programa de capital para reemplazar la flota de vehículos en los próximos años. Este no sería el mejor resultado, pero podemos redirigir algunos fondos de capital actuales para adquirir estos vehículos en el próximo año o dos.

Alcalde maderas preguntó si era justo decir que las circunstancias actuales crean un ambiente positivo para la

recepción de la subvención, con el desarrollo de carreteras en construcción. Al terminar, habremos logrado carriles que proporcionarán un servicio de transporte similar a un rápido expresa o autobús. Sr. Lewis dijo que la solicitud de subvención es muy fuerte para todas esas razones, y también porque estamos ante un nuevo tipo de vehículo en el GNC. El señor Muth dijo que la aplicación discutida y vinculado al proyecto de la carretera. Coxe dijo que el uso del suelo implicaciones de las inversiones de tránsito rápido siempre han sido un foco central. Se aprecia que los C.A.T.S. está mirando a los vínculos con centros de las ciudades y estaciones de tránsito potenciales a largo plazo. Debemos tener en la vanguardia como estas inversiones producirán beneficios del uso del suelo. Indicó que este no es el único corredor que conseguirá carriles expresos; debemos reunir las lecciones aprendidas y la similitud de servicio puede ser implementado, tal vez por la I-77. El Sr. Thunberg dijo que esto ofrece una oportunidad para que los C.A.T.S. se convierten en un verdadero proveedor regional. Esto podría extenderse en el condado de Iredell con el tránsito prima. Esta es una gran oportunidad para convertir esto en el sueño de un sistema de transporte regional. Dijo que esto es importante para hacer, y que está contento de verla. Comisionado Fuller estuvo de acuerdo y dijo que esto es lo que el tránsito puede ser similar a la línea de trenes regionales, con las Opciones de transporte y los servicios.

segundo. Coordinado Servicios Humanos de transporte público Plan de Brian Horton Sr. Horton, C.A.T.S. Planificador de Transporte, dijo que este plan coordina los servicios en todas las jurisdicciones. El plan es requerido por la FTA para áreas urbanizadas para recibir la sección 5310

financiación, una mayor movilidad para las personas mayores y las personas con discapacidad, y es una pieza clave en C.A.T.S. como un sistema de transporte regional. El plan se actualiza cada cinco años y se actualizó por última en 2010, dos de transporte federal actúa atrás. El acto de transporte actual es la fijación de América

Ley de Transporte (FAST) de superficie. Cambios clave desde la última actualización incluye la eliminación del programa conmuta Empleo acceso inverso (JARC) y el programa de la Nueva Libertad, que ayudaron a los hogares de bajos ingresos acceder a los trabajos. Sección 5310 la financiación fue retenido, que proporciona becas a la movilidad para las personas mayores y las personas con discapacidad. 5310 proyectos están destinados a superar Ley de Americanos con Discapacidades (ADA) con los repartos directos a las grandes zonas urbanizadas. CATS es el receptor designado para el área urbanizada Charlotte para 5310 la financiación del programa. CATS recibe y distribuye los fondos

a la zona de los sub-receptores, que presenten propuestas. Se necesita un partido local para 5310 en proyectos de capital y de las áreas operativas. Todos los fondos para este año va a sub-receptores. Los proyectos pueden ir para diversas necesidades, a partir de proyectos de capital a la asistencia de funcionamiento, con una división diferente entre los fondos federales y locales, dependiendo del tipo de proyecto.

El área urbanizada Charlotte ha expandido desde el condado de Mecklenburg para incluir los condados de Unión y Iredell e incluso en el Condado de York en Carolina del Sur, al norte del río Catawba. Los poblacions envejecimiento y basada en las necesidades están creciendo junto con otros poblacions demográficos. El personal ha celebrado numerosas reuniones públicas para la actualización del Plan, a menudo combinado con otros esfuerzos que lleva a cuentas, con otras iniciativas en curso para que los ciudadanos pudieran asistir a un taller para aprender sobre varias iniciativas y asuntos. El personal también realizó un taller para las agencias locales para obtener retroalimentación. Además, el personal llevó a cabo encuestas. La mayoría de los encuestados en un estudio de la agencia utilizan los fondos federales y utilizan el servicio demanda desviada, que es un elemento clave del Plan.

Desde la última actualización del plan, la tecnología ha Cambiod. Ahora vivimos en un mundo de los teléfonos inteligentes. Paratransito inteligente del futuro puede utilizar la tecnología como los nuevos C.A.T.S. aplicación en tiempo real tratado ya que los pasajeros pueden ingresar su ubicación actual y el destino en sus

teléfonos. planificación dinámica permitirá un vehículo de paratransporte para cumplir con los pilotos en los puntos de recogida para que los grupos de ciclistas pueden viajar a un destino común. En las grandes ciudades, el mayor uso de Uber es proporcionar esa conexión de primera milla o última milla de tránsito para los pilotos. El siguiente paso es la

revisión del plan y el proceso de adopción. El personal espera tener un borrador del Plan para su revisión y adopción del próximo mes.

Discusión: La Sra Diorio preguntó si el programa JARC se ha utilizado en esta área; El Sr. Horton dijo que el programa JARC rutas que dieron los corredores un acceso más fácil a los trabajos para C.A.T.S. y los sub-receptores financiado. En teoría, los fondos de 5310 puede beneficiar a todos los usuarios, aunque el enfoque es de la tercera edad y los discapacitados. El fondo de comercio es la construcción de un nuevo campus en Wilkinson Boulevard en la calle Boyer. Es la ruta Sprinter, pero en un camino NCDOT sin aceras y en una intersección incómoda para cruzar. CATS está trabajando en un proyecto que llena en el Sprinter

brecha y proporciona mejoras de intersección. Se financia a través de fondos desde 5310 Fondo de comercio ofrece formación para personas con discapacidad. La Sra Diorio preguntó acerca de las cantidades de financiación de cara al futuro. El Sr. Horton dijo que los niveles de financiación son aproximadamente los mismos en virtud de la nueva autorización, que comenzaría cuando el Plan se adoptó el próximo mes y para las futuras rondas de financiación.

La Sra Diorio preguntó acerca de dos nuevos proyectos patrocinados por el Condado de DSS / MTS en la que el Sr. Horton había enviado su información, una para un nuevo sistema de programación y uno para ampliar el servicio, y le preguntó si se encuentran en el Plan. El Sr. Horton dijo que esos proyectos están en el período de transición entre gris MAP-21 y el nuevo Plan. Se recomiendan estos dos proyectos para financiar con fondos Existente en el plan antiguo. programas y programas serán similares

en consonancia con los nuevos programas y financiamiento del plan y será para la financiación de la renovación cada tres años.

La Sra Diorio cuestionó el período de tiempo para el proyecto del Condado en la expansión del servicio en

\$ 300.000.El Sr. Horton dijo que la donación de software es una donación de una sola vez. El funcionamiento es Costoo

\$ 300,000 para un año, que ayudará a compensar los esfuerzos de MTS para satisfacer las necesidades en un área de servicio ampliado, ya que la zona urbanizada ha crecido. La Sra Diorio preguntó qué sucedería en los próximos años; El Sr. Horton dijo que la financiación fue concedida sobre una base anual. MTS puede aplicar cada año por el mismo tipo de proyecto. La Sra Diorio dijo que mientras que el Condado le encantaría tener la capacidad extra, que no querían estar en la posición de la financiación de la pérdida de dos años a partir de ahora y, o bien el uso de dólares del condado que pagar por ello o no ser capaz de continuar con el servicio. El Sr. Horton dijo que el plan es una guía para los fondos federales, que es siempre un riesgo.

Alcalde Roberts pidió que se aclarara donde existe servicio actual. El Sr. Horton dijo que a medida que el sistema de ruta fija se ha ampliado, por lo que tiene el sistema STS. A medida que la línea azul Extensión LYNX (BLE) entra en servicio de impuestos, paratransito en Charlotte norte también ampliará. El plan no requiere de nosotros para coordinar esfuerzos a través de los límites del condado, pero los C.A.T.S. está muy interesado en la coordinación de los esfuerzos. Fort Mill es considerada como parte de la zona urbanizada Charlotte acuerdo con las fórmulas federales. La mayor parte de los servicios de los C.A.T.S. son dentro de Mecklenburg; los cuatro servicios expresos que cruzan los límites del condado se financian 50 por ciento en el condado que cruzan

a. Comisionado Fuller preguntó cuál es el impacto de este plan sería que el Condado de proyectos que no sean financiadas, pero dijo que daría seguimiento a esto más adelante. La Sra Diorio dijo que hay una necesidad real, pero todas las fuentes de financiación se han secado.

VIII. Jefe de Ejecutivo e Office Report John Lewis

Bajo informe del Director General, el Sr. Lewis discutió lo siguiente:

a. El número de pasajeros:

número de usuarios del transporte fueron menores de lo esperado para el transporte de autobús en abril, pero LYNX Blue Line sigue manteniendo número de usuarios al mismo nivel que el año pasado. El crecimiento también está llegando a través del tranvía. En general, CATS es un 2,5 por ciento inferior a este periodo del año pasado. recibos de impuestos sobre las ventas siguen siendo superiores a las presupuestadas estimación y se encuentran actualmente en el 105 por ciento de los ingresos estimación impuesto sobre las ventas. El personal ha sido reevaluando algunos de la estructura y las reglas relativas a los fondos de reserva de impuestos de ventas. Es posible que haya oportunidad de reevaluar y liberar fondos para otras áreas si los recibos de impuestos sobre las ventas continúan superar el rendimiento del presupuesto.

segundo. Artículo medios de transporte:

miembros del MTC se les dio una copia de un artículo de Charlotte Observer del 14 de mayo 2016 ocupó el C.A.T.S. 26 de las 32 ciudades en una encuesta sobre la calidad del tránsito. Si bien hay algunas áreas que serían difíciles de tratar, tales como los requisitos de estacionamiento que no son necesariamente en el control de CATS, hay algunas áreas que los C.A.T.S. pueden abordar, tales como la frecuencia del servicio.

En él se afirma que 2/3 de Charlotteans viven dentro de una media milla de una línea de transporte público, pero sólo ocho por ciento son líneas de transporte público con frecuencia se ejecutan cerca con el servicio de menos de 30 minutos. La frecuencia del servicio es el factor más importante para atraer y mantener la cantidad de pasajeros. La mayoría de nuestros pilotos son transportados en autobús local. Tenemos que reevaluar la forma en que proporcionamos servicio de autobuses local dentro de nuestra región.

El Sr. Lewis dijo que va a traer un elemento de acción para MTC en junio para un estudio integral que mirar en el diseño de un sistema de bus óptima en la región, como si estábamos creando una desde cero. ¿Cómo podemos crear el sistema más óptimo, reconociendo que la gente vive, trabaja y juega, y cómo podemos utilizar las nuevas Opciones proporcionados por los proveedores de viaje compartido? Hemos hecho un muy buen trabajo de proporcionar el servicio de autobuses, pero la demografía de la región

han Cambiod tanto en los últimos diez años que un nuevo estudio se justifica.

Discusión: La Sra Diorio comentó que el Condado realizó recientemente una serie de mesas redondas del empleador; una de las preguntas era sobre las barreras de empleo. El número uno de respuesta por parte de todos los empleadores era el transporte.

Alcalde de Woods pidió el marco de tiempo estimación para el estudio. Sr. Lewis dijo que por lo general toma alrededor de un año. CATS está explorando una nueva vía que utiliza un nuevo paquete de software que reduce el tiempo casi a la mitad. El personal que está evaluando; si funciona para nosotros, podríamos obtener una rápida retroalimentación. Comisionado Fuller dijo que esta es una gran oportunidad para hacer este examen, lo que nos permitirá ver que nuestros problemas son y llegar a una solución o soluciones para abordar la cuestión. La gente de la zona tienen problemas que afectan a las oportunidades económicas. Vemos donde la necesidad es y donde la riqueza es; tal vez esta es la oportunidad de utilizar los recursos de transporte para ver

lo que podemos hacer para hacer frente a las disparidades. El Sr. Thunberg dice que el Grupo de Trabajo de Financiación de Tránsito señaló que los C.A.T.S. es dependiente de unas pocas fuentes de financiación. La recesión nos impedía ser capaz de poner en práctica el

2030 Plan de Tránsito. Advirtió que en términos de la reasignación de los ingresos por impuestos de ventas, debemos ser conscientes de que las recesiones duran unos siete años y cerca de siete años después de la recuperación económica. Otra recesión podría ser catastrófico para las personas que dependen de los servicios de tránsito. Tenemos que encontrar nuevas fuentes de ingresos, ya estamos en riesgo todos los días por no tener el dinero que necesitamos para implementar servicios que necesitamos.

Comisionado Fuller dijo que Denver nos enseñó que tenemos que ser ingeniosos en cómo financiar nuestras necesidades de transporte. Tener una fuente de financiación de un condado de servicio prestado a una región entera es un gran riesgo. Tenemos una necesidad creciente de que no se encuentra en un solo condado. Si realmente pensamos de nosotros mismos como una región, tenemos que utilizar los recursos de toda la región para hacerlo. Es una dura serie de conversaciones, pero tenemos que hacerlo si queremos ser estable en el futuro. Alcalde Roberts dijo que quiere Stallings la misma actualización que ha recibido recientemente en la línea de plata LYNX. Tal vez este es el momento para una gira que la gente pueda ver donde nos encontramos con los planes de una manera concertada. Tal vez un par de miembros del MTC podría ir con el personal de CATS para actualizar ciudades y pueblos de la región. La gente va a estar interesado e impresionado; que necesitan escuchar la realidad del plan para que compre en la financiación. Comisionado Fuller dijo que también tenemos que preguntar qué pueblos ven como su papel en el proceso. El momento de la verdad en el regionalismo, cuando todo el mundo ve lo que su pieza es, por lo que una persona en Gastonia puede ver cómo un plan regional les beneficia. Alcalde Woods dijo que el plan de Denver es un gran día, y puede involucrar a invitar a las partes County en un segundo viaje para que también puedan ver la visión y que se comprometan. Statesville se ha unido a Lago Norman Comisión de Tránsito y están muy involucrados. Tenemos que trabajar esas conexiones. Comisionado Fuller dijo que al pensar regionalmente, podemos ser capaces de restringir las conversaciones en el estado que tienen una orientación urbana o rural. Hay conversaciones que tienen lugar a nivel estatal en lo que va a pasar con nuestro impuestos sobre las ventas. Si podemos CAMBIO que la conversación, que será más difícil para las personas que no les gusta a una región en lugar de un municipio.

do. 2030 Plan de Tránsito:

El Sr. Lewis dijo que era probable que sea hora de actualizar el Plan de Tránsito 2030. Hay desafíos en mover el plan actual hacia adelante, y hay Cambios en la región. La zona norte está creciendo y hay una gran cantidad de interés en el Corredor del Oeste.

re. APTA Bus y Transporte adaptado Informe de la Conferencia:

La semana pasada, CATS fue el anfitrión de la Asociación Americana de Transporte Público (APTA) Autobús y la Conferencia Paratransporte. Hubo una buena participación. El punto culminante del evento fue nuestro equipo de mantenimiento, que se llevó el primer lugar en la competencia Aire acondicionado / climatización y cuarta posición de la general. Ellos asistirán a la próxima reunión de la MTC para el reconocimiento.

IX. Otros asuntos

Comisionado Fuller dijo que quería hablar de un comentario que recibió últimamente en la discusión de tarifas. Se pidió a los miembros del MTC que pensar cuando quitaron la exención por diez pase para los jinetes con discapacidad y mayores, a ser conscientes de su preocupación acerca de tener su descuento quitado. El Sr.

Lewis dijo que ha hablado con esa persona. MTC votó en un conjunto muy particular de Opciones. El descuento de diez viajes para personas mayores y paratransito es un número muy, muy pequeño en el presupuesto global. Si es la voluntad de la MTC, el personal probablemente puede absorber la Costoo pero el proceso tendrá que ser considerado. Comisionado Fuller dijo que no estaba buscando la acción

ahora, pero querían mantener el tema en mente. El Sr. Kinard dijo que el efecto en el presupuesto es de aproximadamente

\$ 12.000 al año. Comisionado Fuller dijo que la cuestión podría abordarse en la próxima reunión.

Se cierra la sesión X.

La sesión se levantó a las 6:50 de la tarde por el Comisario Fuller. REUNIÓN MTC SIGUIENTE: Miércoles 22, DE JUNIO DE, 2016, 17:30

Autorización de la Directiva de los esfuerzos de mitigación adicionales:

Tránsito Comité Asesor de Servicios (TSAC) voces miembros preocupaciones sobre la reestructuración del 10 Ride Pass para ADA y los pasajeros de edad avanzada.

Saludos, miembros CTAG y C.A.T.S. personal,

Esta es una copia de una solicitud para el senador Richard Burr y el Secretario de Transporte Anthony Foxx en relación con la aplicación propuesta de un aumento del 17,6% en nuestro pase de 10 viajes ADA / ancianos.

Nos ofrecieron una resolución, sobre la base de una mayoría de los asistentes, que el MTC decidió ignorar. Esto no quiere decir que el aumento de la tarifa no es un perjuicio para nuestros clientes de ADA y de edad avanzada, que son representados como miembros de todos los grupos étnicos y raciales.

El impacto financiero en esa clase de pilotos puede ser una violación del Título II de la ADA.

Oficina del senador Richard Burr, Winston-Salem NC

Saludos Sra Hatfield y Gillon,

Quiero traer aquí una situación en Charlotte a la atención del senador Burr que implica una más sutil, pero en detrimento discriminación: y no tiene nada que ver con baños.

El Ayuntamiento me designó para el grupo de ciudadanos de Tránsito Asesor (CTAG) que es un grupo que se reúne mensualmente y proporcionar retroalimentación al MTC (Metropolitan Transit Commission). Soy el único miembro de este grupo que es discapacitado, en silla de ruedas atado y depende de la C.A.T.S. sistema de bus para mi transporte.

El MTC ha anunciado que van a experimentar un déficit presupuestario de \$ 2.8 millones de dólares, y que presenta tres opciones para satisfacer esta necesidad. Dos de las propuestas incluyen un modesto aumento de tarifas de cualquiera de las cinco o diez centavos en la estructura general de tarifas, y una tercera opción, que permita lograr el ingreso por eliminación de un descuento del 15% otorgada a la ADA y más de 62 años de 10-viaje en autobús pasa. Esto generaría \$ 364.000 para cubrir el déficit \$ 2.8 millones.

Los miembros del CTAG, después de mucha discusión, recomendaron que el año ADA / 62. 10 viajes pase de descuento pueden quedar exentos del aumento de la tarifa basada en el hecho de que la mayoría de ADA / 62 pases 10 viajes son una alternativa económica para aquellos que son ingresos fijos, y no recibió un COLA para el

año 2016. La tarifa con descuento ha sido una característica de GATOS la política desde los tiempos de Ron Tolber como CEO, y hace que el transporte para los discapacitados y personas de edad avanzada económicamente posible.

El MTC optó por ignorar la opinión de la mayoría del grupo de la ciudadana, y dictará el aumento de la tarifa de \$ 9.35 to \$ 11.00 el 1 de julio de 2016.

Durante el transcurso de los debates en el CTAG, C.A.T.S. personal dijo que, o bien un aumento de la tarifa de 10 céntimos cinco o tendría un impacto desigual sobre los corredores minoritarios, y se menciona solamente los miembros de la comunidad afroamericana y latina. Aunque la ADA y los clientes son mayores de todas las razas y grupos étnicos - se les pedirá que soportar un aumento del 17,6% en las tarifas, para ayudar a C.A.T.S. equilibrar las cuentas sobre sus espaldas.

Bajo el título II de la ley ADA prohíbe específicamente las políticas que impide negativamente a las personas con discapacidad, al parecer el MTC no tuvo en cuenta el impacto negativo de este incremento \$ 1,65 tarifa adicional en los clientes de renta fija.

Todos somos conscientes de los efectos negativos de la controversia HB2 ha tenido en Charlotte y el Gran Estado del Norte. Si bien las cuestiones de género, sin duda han acaparado mucha atención y ha tenido un efecto muy dispares sobre la Economía de Charlotte y Carolina del Norte, palidece en comparación con la capacidad de nuestro discapacitados y ancianos a tener transporte público para sus compras y citas médicas.

La mayoría de CTAG fueron ignoradas por el MTC, que dijeron que iban a revisar el tema de los descuentos en un año. Eso no es un compromiso aceptable, para aquellos con un ingreso fijo.

Apelo a nuestro Superior senador Richard Burr para abogar por una exención de ADA pasa / 62 10-paseo, antes de su aplicación el 1 de julio.

Los gatos. los fondos del sistema gastada para imprimir etiquetas colgantes para anunciar la eliminación de descuento, los cuales fueron distribuidos en cada autobús y tren de Lynx. Hay que cuestionar la necesidad - en un presupuesto frente a un \$ 2.8 millones de shortfall-- publicitar el hecho de que ese presupuesto será soportado sobre las espaldas de los que menos son capaces de pagar un mayor precio.

No he sido capaz de obtener de C.A.T.S. El personal el número exacto de ADA / 62 de 10 viajes pases vendidos en los dos ejercicios fiscales anteriores (el año fiscal 2015, FY2016) para establecer una métrica de referencia en sólo lo que los ingresos potenciales se puede esperar de este aumento de la tarifa del 17,6% tendría, o qué porcentaje de los ingresos \$ 364.000 se deriva de las ventas de ADA / 62 pases de 10 viajes, pero puede suponer que como un porcentaje de todo el trayecto de 10 pases (la tarifa normal, Express y pasa semanal) el número puede ser estadísticamente insignificante.

El 10 viajes Actualmente impresa pasa por ADA / 62 + son existentes y será válido hasta el 2022, por lo que no habrá costos adicionales de re-impresión, ya que ningún valor monetario se imprime en el pase. El MTC podría eximir al / 62 + ADA clase de pases con nada más que una reversión cambio de política.

Por favor, senador Richard Burr, por favor utilice su púlpito en esta controversia para abogar por sus constituyentes que son discapacitados y personas de edad avanzada. Los gatos. sistema depende de fondos federales para la acumulación de fuera del sistema BLE y Línea Dorada del lince - usted tiene alguna influencia.

Sinceramente,

Robert Padgett

Representante del Ayuntamiento de Charlotte el CTAG

ciudadanos discapacitados

C.A.T.S. piloto dependientes

5308 Lynnville Ave. # 5

Charlotte NC 28205

704-531-0862

CC: Secretaría de Transporte Anthony Foxx, Alcalde Jennifer Roberts, Gerente de la Ciudad Ron Carlee, Presidente MTC Trevor Fuller, Administrador del Condado Dena Diorio

C.A.T.S. Respuesta de tarjetas y las preocupaciones de los ciudadanos , la incorporación de su propuesta de eximir ADA y pasajeros de edad avanzada Pasar compras desde el paseo Pass Reestructuración 10 de tarifa de coste.

Tránsito Metropolitano COMISIÓN Miércoles, 22 de junio 2016

5:30 pm

Charlotte Centro de Gobierno de Mecklenburg

habitación 267

AGENDA

I. ORDEN alcalde John Woods II. La aprobación de la edición de abril 20, el año 2016 Resumen alcalde John Woods III. Informe del Presidente del Comité Asesor de Servicio de Tránsito (TSAC) ... Michael Warner IV. Informe del Presidente del Grupo Asesor de Tránsito Ciudadanos (CTAG) Comentarios N / A V. Públicas

VI. Elementos de acción

- 10 viajes ADA Pass 15% de descuento Olaf Kinard
- Plan de Transporte Público Servicios Humanos Coordinado Brian Horton

VII. Puntos de información

- Línea de plata LYNX Estudio de Tránsito Jason Lawrence VIII. Informe del Consejero Delegado John Lewis Jr IX. Otros asuntos alcalde John Woods

Se cierra la sesión X.

Comisión Metropolitana de Tránsito 22 de de junio de, el año 2016 del orden del día

Tránsito Metropolitano COMISIÓN RESUMEN DE LA REUNIÓN

22 de de junio de, el año 2016

49 | Página

Presidente: Alcalde John Woods, MTC Copresidente

Presente:

Ron Carlee (Charlotte City Manager) Michael Warner (TSAC Presidente)

Tracy Dodson (NCDOT Representante) Bill Coxe (Huntersville urbanista)

Alcalde Jim Taylor (Matthews) Mayor Jack Edwards (Pineville)

Bill Thunberg (Mooresville Representante)

CEO: John Lewis

I. ORDEN

La reunión ordinaria de la Comisión Metropolitana de Transporte fue llamada al orden a las 5:35 pm by

Co-presidente de la MTC, el alcalde John Woods.

II. Resumen de la reunión de revisión

El resumen de la reunión del 25 de mayo el año 2016 fue aprobado con un solo Cambio. Coxe señaló que el último párrafo de la discusión del punto Corredor Norte, donde los minutos indican que él dice que un servicio similar se podría iniciar en la I-85, que pensaba decir, la I-77 en su lugar. Los minutos se actualizarán para reflejar el Cambio.

III. Comité Asesor de Servicios de Tránsito (TSAC) C's pelo Report Michael Warner Sr. Warner informó que TSAC se reunió el 9 de junio de 2016. El personal revisó el Plan de Servicios Humanos de Transporte Coordinado, que TSAC votó a favor de recomendar al MTC. Tres elementos de información incluidos una actualización sobre el rastro del carril de Charlotte, la misma presentación que MTC recibió en abril; el estado del Plan de la estación de puerta de enlace y un informe sobre el reciente viaje a Denver. John Muth también presentó una actualización sobre el estudio del Corredor Norte.

IV. Ciudadanos de tránsito Grupo Asesor (CTAG) C hai de Report r

Ningún informe.

V. Comentarios Públicos

Meg Fencil, Director de Servicios de Educación en Sustain Charlotte, habló sobre el próximo Simposio de Inversión en Transporte en Portland, Oregón el 21-22 de septiembre de 2016. El tema es nuevo pensamiento para una Nueva Era. El objetivo es ayudar a las personas interesadas en el transporte entender cómo las inversiones transporte pueden combinar varios enfoques para lograr la eficacia Costoo así como la protección del medio ambiente, la justicia social y el desarrollo económico. Pasó revista a los temas que se tratarán y se distribuyen folletos simposio para los miembros interesados MTC.

VI. Elementos de acción

a. 10 viajes ADA Pass 15% de descuento Olaf Kinard

El Sr. Kinard, Director de Marketing de CATS, Comunicaciones y Tecnología, dijo que el elemento de acción es la de mantener el descuento del 15 por ciento para el pase de la ADA de 10 viajes, pero continuará la suspensión aprobada previamente del descuento para otros pases. El Costoo sería de aproximadamente \$ 22.000 en

ingresos anuales, pero el personal cree que la pérdida puede ser absorbido.

Discusión: Alcalde Woods dijo que apreciaba la flexibilidad del personal a su disposición para escuchar al público. Mayor Taylor preguntó si estábamos reaccionando a una persona o hay múltiples preguntas. El Sr. Kinard dijo que el personal recibió comentarios de una persona. Pensó miembros MTC habían hablado con esa persona, así como otros individuos. Coxe dijo que CTAG había hecho la recomendación de mantener el descuento del 15 por ciento para el pase ADA 10- paseo desde el principio. El Sr. Kinard estuvo de acuerdo y dijo que uno de los miembros tenía la intención de excluir el descuento ADA; cuando el movimiento se hizo en la reunión de abril, se omitió esta exención, probablemente sin darse cuenta. Mayor Taylor dijo que sonaba como si la intención original era para estructurar la aprobación de esta manera, y el comentario recordó al miembro de esa intención. El Sr. Kinard estuvo de acuerdo con esa evaluación.

Resolución: El Sr. Carlee movió para aprobar el restablecimiento del descuento del 15 por ciento para el de 10 viajes

ADA pasar; Mayor Taylor apoyó la moción, que fue aprobada por unanimidad.

segundo. Coordinado Servicios Humanos de transporte público Plan de Brian Horton Sr. Horton, C.A.T.S. Planificador de Transporte, dijo que TSAC aprobado recientemente el Plan de Transporte Público Servicios Humanos coordinada. Desde la última actualización hace cinco años, el área urbanizada de Charlotte se ha expandido y requisitos del TLC tienen Cambiod. Las estrategias del proyecto son aspectos fundamentales del Plan. Uno de los requisitos del TLC es que cuando Charlotte recibe fondos, los proyectos aprobados deben ser apoyadas por las estrategias en el Plan. Las estrategias clave incluyen la gestión de la movilidad y la forma de aprovechar la tecnología para aumentar la eficiencia de las rutas. desarrollo del plan lanzado en octubre. Dos encuestas importantes fueron adaptados,

una para los proveedores y una para adultos mayores y personas con discapacidad. El reciente comportamiento abarcaba el proceso de revisión y la acción, durante el cual TSAC aprobó el Plan.

Discusión: Ninguno.

Resolución: Mayor Taylor movió para aprobar el Coordinado de Servicios Públicos Humano

Plan de Transporte; La Sra Dodson apoyó la moción, que fue aprobada por unanimidad.

VII. Puntos de información

a. Línea de plata LYNX Tránsito Estudio Jason Lawrence Lawrence, C.A.T.S. Planificador de Transporte, dijo que se ha reunido una buena cantidad de información en talleres y reuniones públicas desde su última presentación al MTC en marzo. Ha habido muchos estudios sobre la zona Independence Boulevard, pero la decisión a largo plazo es que mejor funciona como una autopista automóvil. El propósito de este estudio

fue definir una alineación de la vía guía del carril fijo, proporcionar una estrategia de autobuses de tránsito provisional

utilizar futuros carriles expresos y desarrollar estrategias para identificar y preservar el alineamiento del tren.

Más de 250 personas asistieron a las reuniones públicas celebradas en abril en varios lugares a lo largo del corredor. Las reuniones de propósito fue identificar características importantes de alineación, y que las alineaciones que mejor podrían satisfacer las necesidades de las comunidades y la visión global. Mr. Lawrence revisó varias Opciones de alineación. Las Opciones de incluirse diversas configuraciones de

alineaciones a lo largo del lado de la Independencia Boulevard, a lo largo de Monroe ensanchado

Road, o una combinación de un lado de Independence Boulevard y corte a una

ensanchado Monroe Road. Mr. Lawrence discute las ventajas y los impactos de cada Opcion. La opinión del público prefiere Opcion A, a lo largo del lado de la Independencia Boulevard. Opciones de C y D recibieron poco apoyo, por lo que el personal recomienda dejar caer esos Subopciones de la consideración adicional. El Taller de Planificación de la estación revela un deseo de preservar Bojangles Coliseo y Hornos Auditorio, así como un deseo de buscar oportunidades de espacio verde adicional, el desarrollo de una nueva red de calles entre Independence Boulevard y Monroe carretera con el desarrollo denso. El objetivo del taller era explorar Matthews tres posibles alineaciones de tren ligero a través de la Ciudad de Matthews.

Mr. Lawrence discutió los restantes Opciones de corredor, ventajas y desventajas clave para las Opciones de alineación en Matthews, y los impactos visuales de las Opciones de alineación en diversas áreas. El tren ligero puede ser una oportunidad para dar forma a un futuro crecimiento en Matthews, y la alineación puede ofrecer una manera de ajustar el desarrollo. los impactos del tráfico son otra desventaja clave. giros a la izquierda a lo largo de la futura Independencia Pointe Parkway estarían limitados con el carril de la luz en medio de la carretera. También hay diseñar retos y necesidades de disposiciones de conservación del corredor. Taller

Los resultados fueron mejorar el acceso de cercanías de Matthews a Charlotte, para hacer un destino Matthews, facilitar el desarrollo y la reconstrucción y el deseo de tren ligero para proporcionar acceso al centro de Matthews, sin estar en el núcleo histórico de la ciudad. Hubo un consenso general de que tren ligero no es deseable a lo largo del camino de Monroe y que el Sam

Newell Opcion diseño sería aceptable si los impactos visuales podrían gestionarse.

Los próximos pasos incluyen mirando número de usuarios y el desarrollo de una estimation Costoo además de considerar una ubicación instalación de mantenimiento y la construcción de un consenso entre Charlotte y Matthews. C.A.T.S. presentarán las recomendaciones del personal al MTC para obtener información en el verano de 2016 con la actuación a una reunión posterior.

Discusión: Mayor Taylor elogia al Sr. Lawrence y C.A.T.S. personal para el trabajo en este proyecto. el consenso del grupo fue interesante, ver la dinámica de cómo las cosas Cambiod como el grupo cree que fuera de la caja, ya que consideraban Opciones y se examinan los impactos. Todo el mundo quiere tren ligero para estar cerca del centro de Matthews, pero no en el corazón del centro de Matthews. Dijo que está emocionado por la línea de tiempo y está encantada con el proceso. Alcalde Woods dijo que estaba interesado en que este plan va hacia el este de la I-485 y le preguntó por la expansión en el Condado de Union. Lawrence dijo que la Ciudad de Stallings ha comenzado la conversación. El Sr. Thunberg preguntó si había una línea de tiempo a lápiz con los siguientes pasos sin embargo, en el supuesto adopción del plan. Lawrence dijo que los plazos eran parte de

lo que vendrían a la recomendación del personal. Todavía están en marcha en este momento. La recomendación del personal será de un alineación preferida, con el consenso entre Charlotte y Matthews garantizada.

Coxe dijo que había hablado con el Sr. Lawrence acerca de las métricas de evaluación. Se aprecia el componente de uso de la tierra del ANÁLISIS. Coxe dijo que tenemos que considerar lo que mejor sirve a los objetivos de crear el patrón de desarrollo de la tierra a lo largo del pasillo que queremos crear. Él quería asegurarse de que recordemos que es el factor preeminente en la evaluación, cómo hace que nos ayuden a lograr nuestros objetivos para esta región y de la comunidad a largo plazo, y que es una evaluación del uso de la tierra. Mr. Lawrence de acuerdo en que con el crecimiento esperado para la zona, el uso del suelo es la parte crítica.

VIII. Jefe de Ejecutivo y Oficial Report John Lewis

Bajo informe del Director General, el Sr. Lewis discutió lo siguiente:

a. El número de pasajeros:

El número de pasajeros mantiene su tendencia a alrededor de cuatro por ciento menos que el año anterior. Sr. Lewis dijo que tiene la esperanza de que las mejoras tecnológicas que ocurrirán en agosto van a ayudar a revertir los números. No se espera que las cajas de nuevas tarifas para resolver todos los problemas, pero vamos a tener información confiable de pasajeros. Los operadores dicen que están viendo como muchos, si no más que cabalgan en sus rutas, así que veremos si es que los datos de observación es exacta. Reemplazo de caja de pago que se iniciará en agosto; las nuevas cajas de tarifas deben ser completamente funcional a finales de septiembre.

segundo. Actualización financiera:

impuestos sobre las ventas continúa rastreando superiores a los presupuestados. El personal está en el proceso de tener conversaciones adicionales con sobre lo que ocurre con las políticas de MTC cuando la reserva de los C.A.T.S. es financiado en su totalidad. La pregunta es si y cómo ajustar las políticas financieras que nos permitirá tomar ventaja de impuestos sobre las ventas por encima del presupuesto una vez que se llena la reserva. Sr. Lewis anticipa futuras discusiones sobre MTC Opciones de políticas financieras con respecto a la reserva.

do. Desarrollo de servicios:

CATS se busca rediseñar el sistema de bus próximo año. Vamos a trabajar para la consecución de los principales objetivos esbozados en el Plan de 2030, pero hay que buscar la forma en que proporcionamos el servicio de autobuses del día a día. Se anticipa un poco de la reestructuración del sistema de autobuses durante los próximos meses. El personal está trabajando en la contratación de estos servicios por un elemento de acción futura.

IX. Otros asuntos

Alcalde Woods dijo que esta es la última reunión oficial de Ron Carlee MTC. Se ha desempeñado hábilmente MTC, sobre todo en el reclutamiento de John Lewis. En nombre de la región, el Alcalde Woods dijo que los pueblos del condado de Mecklenburg fuera de Charlotte han disfrutado de una gran relación de trabajo con el Sr. Carlee y le deseamos lo mejor. El Sr. Carlee expresó su aprecio por los comentarios y dijo que es un gran creyente en el tránsito y el regionalismo y espera continuar abogando por esas zonas si permanece en la región. El Sr. Carlee dijo que los posibles restos de Charlotte en su capacidad de proporcionar el transporte. Dijo que se siente orgulloso de la construcción de la Línea de Oro CityLYNX y de traer CityLYNX Línea Dorada de nuevo a MTC y C.A.T.S. como parte del sistema de tránsito de la Ciudad. Él cree firmemente en el suministro de autobuses de tránsito rápido en carriles administrados y dijo que tenemos que trabajar juntos como una región en este sistema de transporte.

Alcalde Woods dijo que es normalmente la práctica de la MTC no reunirse en el mes de julio. El personal indica que no hay elementos urgentes para julio. Él Propuesto que la reunión de julio se cancelará.

Resolución: Mayor Taylor propuso aprobar la cancelación de la reunión de julio MTC; La Sra Dodson apoyó la moción que fue aprobada por unanimidad.

Se cierra la sesión X.

La sesión se levantó a las 6:25 de la tarde por el Alcalde Woods. REUNIÓN MTC SIGUIENTE: Miércoles, 24 de DE

Apéndice A: Política de Tarifas MTC

Asunto / Título: Precios Número Política Política: MTC-02

Aprobado por: Comisión de Tránsito Metropolitano Fecha de aprobación: 26 Agosto el año 2015

División responsable: C.A.T.S. Número Operaciones Página: 36 de 45

1.0 Propósito

Esta política de tarifas tiene por objeto describir la estructura de tarifas C.A.T.S. en relación con los diferentes tipos de servicios de transporte y medios de comunicación de tarifas que se ofrecen. Cuestiones de política de tarifas afectar a todos los aspectos del transporte público y las decisiones relacionadas fare- tener enormes efectos sobre la cantidad de pasajeros, los ingresos, la cantidad de servicio que se puede ofrecer, y percepciones de la comunidad de transporte público.

Un modesto aumento en los niveles de tarifas se recomienda cada dos años para garantizar que los ingresos por tarifas sigan el ritmo de la inflación y reflejan una contribución equitativa de la por los jinetes de los Costoos de operar un sistema de transporte.

Los elementos de la política de tarifas presentados en este documento proporcionan una guía para las decisiones relacionadas con la tarifa en el marco del cumplimiento de la misión del sistema de transporte, la protección del interés público, y el apoyo a las políticas financieras adoptadas por el MTC.

2.0 Objetivos

- Fomentar la cantidad de pasajeros mediante la fijación de precios de transporte asequible para todos los segmentos de Población del condado de Mecklenburg, en particular aquellos cuya Opciones de movilidad son limitadas.
- Establecer una estructura de tarifas que es simple y de fácil comprensión para los corredores actuales y potenciales.
- Proporcionar los medios de tarifa que maximiza la comodidad de las tarifas que pagan.
- Precio diferentes tipos y niveles de servicio de manera equitativa.
- Cumplir con las políticas financieras 'coeficiente de explotación mínimo obligatorio del 20 por ciento, con el objetivo de largo alcance que tiene la cubierta de los ingresos de explotación una proporción creciente de los gastos del programa operativo.

3.0 Elementos

- Tarifa base

La tarifa en efectivo base para el servicio de autobuses local deberá estar a un nivel que es razonablemente asequible para los pilotos y que representan una parte justa de los Costoos de los servicios de transporte que operan. servicios de paradas limitadas que cubren principalmente el mismo territorio geográfico también deberán cobrar las tarifas locales de base.

- Fare Express Bus

servicio de autobús se ofrece a un precio premium, en reconocimiento de las mayores velocidades de desplazamiento, ya longitudes de viaje promedio, y las instalaciones adicionales de los pasajeros que ofrece dicho servicio. El expreso

billete de autobús para las rutas dentro del Condado de Mecklenburg se mantuvo a aproximadamente 40 por ciento mayor

que la tarifa en efectivo base redondeada a los dólares y centavos lógicas más cercanas. expresas clientes pueden transferir al servicio local sin coste adicional.

- Tarifa Regional Express Bus

servicio de autobús expreso regional para las rutas que se extienden más allá del condado de Mecklenburg se mantiene a un nivel doble de la base de tarifa en efectivo, en reconocimiento mucho más largos promedios de duración del viaje y el hecho de que el impuesto sobre las ventas dedicado no se aplica fuera del Condado. clientes regionales de autobuses exprés pueden transferir al servicio expreso local u otro sin coste adicional.

Las Políticas C.A.T.S. Financiera adoptadas requieren reembolsos de unidades gubernamentales fuera

El condado de Mecklenburg para la prestación de servicios en esas áreas.

- Las tarifas Recorrido inverso

C.A.T.S. deberán cobrar la tarifa local de base para la marcha atrás-conmute servicio expreso a utilizar la capacidad disponible sin Costoo operativo adicional significativo y para servir al objetivo social más amplio de ofrecer la oportunidad de acceder a puestos de trabajo de cercanías en un Costoo razonable. Hasta el mediodía, los clientes que viajan en los buses de salida exprés y regionales se les cargará la tarifa en efectivo base local. Después del mediodía, los clientes que viajan en los autobuses de entrada exprés y regionales se les cargará la tarifa en efectivo base local. clientes conmutar inversas pueden transferir al servicio local sin coste adicional.

- Las tarifas lanzadera

Una tarifa de servicio de transporte de la comunidad deberá ser inferior a la tarifa base en el reconocimiento de las longitudes de viaje más corto en estos servicios y los diferentes roles de estas lanzaderas como alimentadores a las rutas locales y como un medio de movilidad a nivel de barrio. Al transferir a un servicio de transporte local o expreso, se exigirá a los clientes a pagar un cargo adicional equivalente a la diferencia entre la tarifa de transporte y el servicio al que se están transfiriendo.

- Empleo / tarifas Centro de actividades

Donde el servicio de transporte opera en el empleo / actividad de los centros con los C.A.T.S. que comparten la responsabilidad de financiación con grupos empresariales, gobiernos locales u otras entidades, las tarifas se fijan en función de mutua

acuerdo entre los socios de financiación sobre una base de caso por caso. Además, C.A.T.S. tendrán la facultad discrecional de suspender temporalmente el cobro de tarifas por la totalidad o cualquier parte del sistema de transporte público en respuesta a las necesidades operativas, emergencias, o problemas de seguridad.

- tarifas de los servicios de eventos especiales

Donde el servicio de eventos especiales se implementa para eventos deportivos o actividades similares, las tarifas por establecerán por

C.A.T.S. en una base de caso por caso.

- Las tarifas VanPool

Vanpool tarifas se basarán en parte en las millas de ida y vuelta, con tarifas más altas asociadas con longitudes viaje más largo. Además, una tasa fija mensual se aplicará en función del tamaño furgoneta. Vanpool tarifas se fijarán en el reconocimiento de las mayores velocidades de desplazamiento, las longitudes medias de mayor duración del viaje y los servicios adicionales de los pasajeros que ofrece dicho servicio.

- Light Rail Transit

billete de ferrocarril de luz deberá coincidir con la tarifa de autobús local, en reconocimiento de la similitud en las distancias de viaje, la conveniencia de lograr la mayor cantidad de pilotos como sea posible para el sistema, y la disponibilidad de un servicio de autobús-ferrocarril en muchos casos en que la ruta fija local red de autobuses ofrece servicio de enlace con el tren ligero.

- históricos servicio comparte muchas características de funcionamiento de la carretilla con el tren ligero. Para proporcionar el funcionamiento sin fisuras con el tren ligero, la tarifa de servicio de tranvía histórico deberá coincidir con la tarifa de tren ligero.

- Se establecerán las tarifas de los trenes de cercanía / de transporte masivo antes de iniciar el nuevo servicio.

- Las transferencias deberán estar disponibles de forma gratuita, excepto de los servicios más caros menos costosos (por ejemplo, bus local para expresar autobús). El Costoo de las transferencias a los servicios de mayor precio será la diferencia en las tarifas. Las transferencias son válidas para un máximo de 90 minutos de emisión.

transferencias libres en el mismo sentido de la marcha serán ofrecidos a / desde el servicio de autobuses y de tren ligero y el servicio de tranvía histórico.

- Las tarifas con descuento

Las tarifas con descuento estarán disponibles para los pasajeros de la tercera edad, con discapacidad, los estudiantes a través de la escuela secundaria, y niños de 12 años y menores. se exigirá la identificación apropiada para tarifas reducidas. La tarifa para los corredores de alto nivel (62 años o más) y los pasajeros con discapacidad será del 50 por ciento de la tarifa en efectivo para el servicio de paseos redondeado a los dólares y centavos lógicas más cercanas. La tarifa para

estudiantes a través de la escuela secundaria y niños de 12 años o menos será igual al 50 por ciento de la tarifa en efectivo para el montar a caballo del servicio. Niños de 5 años y más jóvenes o menos de 46 pulgadas de altura no deberán tener que pagar una tarifa.

- Los pases

Los pases mensuales se fijarán en el equivalente de 40 viajes individuales, tanto para los pases locales y expresas. Siete días / pases semanales deberá tener un precio en el equivalente de 10 viajes individuales.

El 10 viajes pasa para todos los tipos de servicios no STS se determine el precio a un descuento del 15% a partir del Costoo de 10 viajes individuales.

- Las tarifas especiales Servicios de Transporte

Servicios Especiales de Transporte (STS) proporciona servicios que prevé la Ley de Americanos con Discapacidades (ADA). Las regulaciones federales permiten una tarifa de no más de dos veces la tarifa de autobús local, pero los C.A.T.S. históricamente ha cargado inferior al máximo permitido. STS tarifas son todos pagados por adelantado a través de libros de boletos para diez viajes o un pase mensual de uso ilimitado. STS pases mensuales pueden ser utilizados en servicios no-STS en el que la tarifa es igual o menor que la tarifa STS.

4.0 Descuentos de venta

descuentos en las ventas pueden ser ofrecidos 1) para las organizaciones que venden pases en volumen y 2) proporcionar a las organizaciones sin ánimo de lucro con precios reducidos en pases para sus clientes que están en o por debajo del nivel federal de pobreza.

Medidas de Ajuste 5.0 Fare

Un aumento de \$ 0,25 ó ya sea el promedio de inflación de 2 años (el más alto) se recomienda para la tarifa base en efectivo de cada dos años. Los efectos de los aumentos de tarifas previstas son para asegurar que los ingresos por tarifas sigan el ritmo de la inflación, para reflejar una contribución equitativa de la por los jinetes de los Costoos de funcionamiento de un sistema de transporte y de practicar una gestión responsable de los fondos públicos generados por el impuesto sobre las ventas dedicada . Esto no impide que el MTC desde la aprobación de ajustes de tarifas en otras ocasiones para compensar los aumentos inusuales, incontrolables en funcionamiento, por ejemplo Costoos muy significativos aumentos Costoo combustible.

Las tarifas para todos los demás servicios se ajustarán para mantener su relación con la tarifa en efectivo base como se describe en esta política.

Debido a la mayor Costoo por pasajero de servicio ADA operativo y la extensión de este servicio en todo el condado, las tarifas de los servicios operados por STS aumentarán el doble de la cantidad de aumentos de tarifas de autobuses locales. Por ejemplo, si las tarifas de autobuses locales aumentan en \$ 0,10 el incremento STS será de \$ 0,20.

Propuesto aumentos de tarifas serán incluidas en el Programa Operativo de Tránsito, que debe ser aprobado por el MTC. Después de la aprobación del Programa Operativo de Tránsito, las tarifas actuales se actualizarán como una

apego a esta política. En circunstancias inusuales, los aumentos de tarifas pueden ser aprobadas por el MTC fuera del calendario anual del Programa Operativo de Tránsito.

Resumen de Cambios

MTC programado opinión. Sin Cambios. Revisión anterior: February 23, 2011

Las tarifas actuales a partir del 1 de julio de 2014 Políticas de tarifas por tipo de tarifa

La información proporcionada en este anexo se actualizará para reflejar cualquier tarifa actual Cambios.

Tipo de servicio de tarifa actual Recomendado ajustes de tarifas

bus local, tren ligero, tranvía histórico, servicios express Recorrido inverso

\$ 2.20

\$ 0,25 ó el promedio de inflación de 2 años, lo que sea mayor, cada dos años

57 | Página

rutas rápida dentro de las

Condado de Mecklenburg \$ 3,00 40 por ciento mayor que la tarifa de autobús local

Regional Express * Rutas a

condados vecinos

\$ 4.40

Doble de la tarifa de autobús local

Actividad Servicios: Centro de oro

Prisa

Gratis

La tarifa fijada de común acuerdo con la organización asociada (s)

servicio de transporte de la Comunidad \$ 0.90 40 a 50 por ciento de la tarifa de autobús local

bus local, tren ligero e histórico

carro All-Day Pass

\$ 6.60

Con un precio de equivalente de 3 unidireccionales paseos

Servicio vanpool

7 monovolumen de pasajeros

\$ 349.25 por mes más

\$ 0.161 por milla

Aumentar en un porcentaje basado en porcentaje de aumento en el servicio local

15 pasajeros van \$ 461.18 por mes más

\$ 0.253 por milla

Carril del viajero / autobuses de tránsito rápido N / A Si se implementa, la fijación de precios que se determinen

Las personas de 62 años en adelante y los pasajeros con discapacidad,

con una identificación válida de tránsito o tarjeta de Medicare \$ 1.10 bus local y tren ligero

\$ 1.50 Express Bus

\$ 2.20 Express Plus *

50 por ciento de la tarifa del servicio excluyendo STS &

vanpool

58 | Página

K-12 estudiantes con la escuela el año actual válido o 06 a.m. Tránsito ID para

16:30 \$ 1.10 bus local y tren ligero

\$ 1.50 Express Bus

\$ 2.20 Express Plus *

50 por ciento de la tarifa del servicio excluyendo STS &

vanpool

Niños de 5 años y más jóvenes o los niños 46 "de altura o menos (acompañados por un adulto)

Gratis

STS (servicio ADA) STS amarillo de entradas de \$ 3.50

\$ 35.00 (libro de 10)

Un valor de hasta el doble de la tarifa de autobús local

Los pases mensuales \$ 88.00 local

\$ 121.00 expreso

\$ 140.00 STS (Servicio ADA)

\$ 176.00 Express Plus *

Con un precio de la Costoo equivalente de 40 viajes individuales

Senior / ADA Los pases mensuales \$ 44.00 local

\$ 60.50 expreso

\$ 88.00 Express Plus *

La mitad del precio mensual por el servicio

10-Ride Pass \$ 18.70 local

\$ 25.75 expreso

\$ 37.40 Express Plus *

El pase es válido en el bus sólo

pases semanales locales (ilimitado

paseos)

\$ 22.00 local

Con un precio de la Costoo equivalente de 10 viajes individuales

Las tarifas para eventos especiales

Servicios

Establecer por los C.A.T.S. en una base de caso por caso

* Regional Express se identifica como "Express Plus" en los medios de comunicación de tarifas. Fare anterior
Aumento: July 1, 2012

Apéndice B: Proceso Público de Tarifa y Servicio de Cambios

Asunto / Título: Procedimiento nº: Proceso Público para la tarifa y C.A.T.S. MC01

servicio de Cambios

Revisión anterior: Fecha de revisión:

20 de enero de, de 2010 7 de enero de, 2013

1.1.1.1 Carolyn Flores

CEO y Director de Transporte Público

1.0 OBJETIVO

Para asegurar que el público está implicado y consciente de reducciones significativas de ruta o eliminaciones, tarifa Cambios, y todo el sistema de Cambios.

2.0 PROCEDIMIENTOS

2.1 Reducción de ruta o ruta Eliminaciones

Los planes para la eliminación total de una ruta o la reestructuración de una ruta que afectará a más del 25% de los pasajeros de esa ruta o el 25% de millas de ruta serán publicados a través de corredores Alertas y se publicarán en los vehículos de ingresos ya través de otra tránsito VENUES 60 días antes está prevista la aplicación.

Los comentarios en relación con los impactos sobre los clientes y el público serán considerados por el Comité Asesor de Servicios de Tránsito y el aviso de la final Cambios serán comunicadas a través de corredores Alertas y se publicarán en los vehículos de ingresos, en el Centro de Transporte de Charlotte, y / o en otros C.A.T.S. centros de tránsito y las estaciones.

2.2 Mayor para todo el sistema de servicio y / o de tarifas Cambios

Propuesto reducciones de servicios que afectan a 25% de todo el sistema de los pasajeros o el 25% de millas de ruta en todo el sistema serán publicados para su revisión y comentarios del público no menos de 90 días antes de los Cambios Propuesto van a tener lugar. Una audiencia pública / reunión se llevará a cabo para recibir y examinar los comentarios no menos de 30 días después de que el anuncio publicado.

Propuesto aumentos de tarifas serán publicados para su revisión y comentarios del público no menos de 90 días antes de los Cambios Propuesto han de tener lugar. Una audiencia pública / reunión se llevará a cabo para recibir y examinar los comentarios no menos de 30 días después de que el anuncio publicado. La audiencia pública de los aumentos de tarifas deberá seguir la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) Reglas de Procedimientos de la sección 7 (b) "Procedimientos para las audiencias públicas."

Un resumen de las observaciones y los efectos de Cambios en lo que se refiere a los clientes y el público se proporcionará al Comité Asesor de Servicios de Tránsito y el MTC. Aviso de la final Cambios será publicada en vehículos de ingresos C.A.T.S., a través de otras vías de comunicación, en el Centro de Transporte de Charlotte, y / o en los centros y estaciones de transporte de otros C.A.T.S..

Resumen de Cambios

revista de tres años. Sólo redacción de menor importancia Cambios fuera necesario.

(Ver página siguiente).

Sistema de tránsito del área de Charlotte

Aumentar la tarifa Comentarios del público

Invierno / Primavera 2016

E-Mail Comentario 2016 aumento de la tarifa

MTCInterest@Charlottenc.gov

Desde Pública

Martes, 16 de febrero 2016

6:47

Asunto Fare Aumentar Comentarios

De Rachel Rodman

Para el interés MTC

Enviado Domingo, 10 de abril 2016 22:11

Señor o señora,

Hola. Espero que hayas tenido un buen fin de semana. Me dirijo a usted en relación con las Opciones de para el aumento de la tarifa. Por favor apoye Opcion 2. El descuento para el viaje de 10 viajes que ayuda a la gente como yo, que trabajan como

contratistas independientes. Yo trabajo de proyecto en proyecto. El trabajo es, en su mayor parte, impredecible así que conseguir un boleto semanal o mensual podría resultar en la pérdida de dinero de mí. El descuento billete de 10 viajes que ayuda a mantener mis Costoos inferior a través de trabajos de consultoría inestable. Por favor, lea este artículo para ver cómo cada vez más se enfrentan a dificultades financieras debido a la consultoría o por cuenta propia

trabajar <http://www.usatoday.com/story/money/business/2013/07/07/temporary-jobs-becoming-permanent-accessory/2496585/>

Por otra parte, el descuento billete de 10 viajes que anima a la gente a comprar un billete en lugar de utilizar dinero en efectivo. Eso

toma más tiempo para las máquinas para aceptar el dinero en efectivo. Si más pasajeros utilizan dinero en efectivo en lugar de comprar el billete de 10 viajes, que hará que más retrasos en todas las líneas de autobús que se necesitará más tiempo para los clientes con dinero en efectivo para subir al autobús. También pone más conductores de autobuses en malas posiciones cuando un cliente está a la altura de pagar la tarifa completa. También puede hacer que los pasajeros del autobús que piden otros pasajeros para ayudarles a llegar a el dinero que les faltaba. Al alentar a los pasajeros a comprar un billete de autobús de 10 viajes a través de su descuento, que evita los problemas anteriores y retrasos causados por las personas que utilizan dinero en efectivo.

En la audiencia, estoy de acuerdo con lo que otros C.A.T.S. pasajeros afirmaron. A menudo, las máquinas expendedoras de billetes de autobús se rompen para que todos tengan un viaje gratis. Este Costoos C.A.T.S. necesitaba dinero. Del mismo modo, la única vez que he utilizado el tren, no vi un solo oficial mirando para asegurar que todos tenían un boleto. Esto también se Costoing C.A.T.S. dinero. El uso de un torniquete o algún otro mecanismo y / o el empleo de más oficiales para comprobar billetes de exigir a los pasajeros a comprar y enviar solicitudes de asistencia se evitaría la necesidad de C.A.T.S. de aumentar las tarifas. Además, el uso de tarjetas recargables también ayudaría a reducir el desperdicio y ahorrar C.A.T.S. dinero de tener que generar nuevas tarjetas de entradas con tanta frecuencia. Por favor poner en práctica estas recomendaciones para ayudar a ahorrar dinero y C.A.T.S. evitar otro aumento de tarifas en un futuro próximo. Gracias.

Rachel A Rodman

-Virus. www.avast.com

Asunto aumento de tarifa comentarios

De Sarah

Para el interés MTC

Enviado Domingo, 10 de abril 2016 19:01

Hola,

Tengo algunos comentarios que me gustaría compartir con respecto al aumento de la tarifa Propuesto. He estado viajando Lynx para el trabajo desde noviembre. Aunque ha habido numerosas personas atrapadas sin un pase, todavía tengo que ver a alguien recibir una multa. No sólo no reciben una multa y en lugar de recibir una

advertencia, sino que también lo hacen

no tiene que comprar un pase y obtener para continuar en el tren de forma gratuita. Yo entiendo el sistema de alerta está destinado a darles 1 regalo de promoción, sin embargo, el hecho de que exista esta política es un problema para mí por 2 razones. En primer lugar, hay letreros de advertencia en cada estación pilotos de una multa si se cogen sin un pase. Esa debería ser la única advertencia. Es de conocimiento común que el tren no es libre. No veo la necesidad de una segunda advertencia cuando se ven atrapados sin un pase. En segundo lugar, la gente en general sepan acerca de este sistema de alerta y montar intencionadamente sin tener que comprar un pase. He oído a varias personas hablan de lo que nunca comprar un pase y apenas se baje del tren si ven a un oficial. También he oído a alguien decir

que han conseguido 3 advertencias y todavía no han recibido una multa mediante el uso de licencias de conducir de edad cada vez por lo que no aparece en la lista de alerta.

He oído a gente decir que siempre compran el pase estudiante / joven porque los oficiales sólo verifican la fecha.

La gente en Charlotte saben lo fácil que es conseguir un viaje gratis. Esto es lo que necesita Cambio. En lugar de inmediato en busca de aumentar la tarifa para las personas que compran pases constantemente, ¿por qué no empezar con la aplicación de multas y conseguir más estricta con las personas que intencionalmente no están pagando?

He discutido esto con otros pilotos regulares. El lince es el único Opcion para algunas personas. En lo personal, me tomo el tren porque no quiero que sentarse en el tráfico, pero ya estoy pagando más por ese lujo de lo que estaba pagando por un estacionamiento en la parte alta. ¿Qué hay de dar con un exterior de la idea de la caja? Me atrevería a decir que una parte significativa de personas toman el tren desde la estación I-485 al 3 St./Convention Center. ¿Puede haber un tren expreso durante las horas pico que no hacen todas las paradas en el medio? Me pagar más por eso y otros me han dicho que lo harían, también.

En general, lo que más me molesta es que los clientes que pagan son la primera fuente de déficits de presupuesto

cuando hay otras maneras en que podría llegar a los fondos adicionales. Sería bueno si el aumento de las tarifas para las personas que toman el tren para trabajar 5 días a la semana fue un último recurso. O, si se le ocurrió

algo, como el tren expreso que he mencionado anteriormente, que nos dio una elección o algo en exCambio para la Costoo extra que probablemente tendríamos una mejor impresión del sistema y no sentimos que estamos siendo níquel

y la baratija porque somos pilotos leales y pagadores. Gracias por escucharme.

Sarah Morrison

334-318-4714

Asunto Por favor no retire el paseo 10

De Brian Francés

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 07 de abril 2016 7:44

Este es el único paso que utilizo en el autobús expreso. Yo trabajo desde casa a los pocos días a la semana así que no estoy en el autobús todos los días. Sin embargo, cuando yo trabajo centro tomo el expreso. el 10 de paseo funciona porque soy capaz de utilizarlo en los días que monto. La pasada semana no se extendería a la semana siguiente. Había pagar durante toda la semana y sólo usarlo 3 días a la semana.

Gracias

-

Brian C francesa

Asunto Notificación Spam: 2 mensajes nuevos

De quarantine@messaging.microsoft.com

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 06 de abril 2016 21:26

Estimado mtcinterest@charlottenc.gov:

Usted tiene 2 nuevos mensajes spam en cuarentena como del 7 de abril el año 2016 12:00a.m. (UTC) que se enumeran a continuación junto con las acciones que se pueden tomar:

La divulgación a la bandeja de entrada: enviar el mensaje a la Bandeja de entrada.

Reportar como no spam: Enviar una copia del mensaje a Microsoft para ANÁLISIS.

Asunto envío Fecha (UTC) Informe Tamaño de lanzamiento

"LindaWhite@TechRidge.co.in"

<LindaWhite@TechRidge.co.in>

"Yomiage36@yahoo.co.jp"

<Yomiage36@yahoo.co.jp>

Re: proveedor de servicios de transcripción de audio

- 0,60 USD por minuto de audio (AP3)

SALUDOS PARA TI,

Abr 1, el año 2016 9:21 24222 de lanzamiento de la bandeja de entrada

Abr 6, el año 2016 11:22 38844 de lanzamiento de la bandeja de entrada

Reportar como no spam

Reportar como no spam

© 2016 Microsoft Corporation. Todos los derechos reservados. | Política de Uso Aceptable | Aviso de Privacidad

tarifas sujetas

65 | Página

De David Gunter Jr

Para el interés MTC

Enviado Martes, 05 de abril 2016 17:47

Gracias por esta oportunidad.

Creo que es ridículo aumentar las tarifas cuando el verdadero problema es que las personas están montando de forma gratuita. Sus sistemas de venta de billetes a menudo se rompen y su sistema de tarifas a bordo falla para registrar todos los pilotos. No puedo decirle cuántas veces cada mes me paseo del tren y un oficial está dando una "advertencia" sobre las personas que viajan

sin billete. Ahora, lo entiendo, usted tiene que ser flexible. Pero ¿qué hay que arreglar el problema antes de tasar las personas que pagan, para proporcionar las personas que toman ventaja de los sistemas de emisión de billetes rotos / anticuados. Además, ¿qué hay de reducir o eliminar las rutas que tienen poco o nada de los corredores y el ajuste de horarios para tratar de los ingresos de captura cuando la gente quiere montar y reducir el servicio en tiempos nadie monta. Parece que la optimización sería una gran Opcion así ya que parece que fuera de buses y trenes en hora punta parece vacío y / o escasa.

Sólo mi \$ 0,02

David Gunter

Asunto lista de correo electrónico de adquisiciones

De Paul Simpson

Para Paul Simpson

Enviado Martes, 05 de abril 2016 11:15 am

Hola

Este es Paul Simpson, trabajando con una compañía global que proporciona la base de datos. ¿Estaría usted interesado en la toma lista de contactos FABRICADORES de cualquier industria?

Cuando usted está en necesidad de datos de marketing especializados que requiere títulos de trabajo específicas, tipos de empresas u ocupaciones amablemente volver a nosotros con sus criterios requeridos. Tenemos acceso a todo tipo de listas que le ayudará a orientar mercados rentables. Posiblemente su mercado objetivo podría ser Healthcare, quiroprácticos, médicos u otros usuarios de la tecnología, el que a su audiencia deseada es, puede responder al hacer aval de calidad para su próxima aventura de marketing.

Atentamente,

Paul Simpson | Coordinador de Desarrollo de Negocios

NOTA: Si usted no es la persona adecuada favor reenviar este correo electrónico al departamento de preocupación.

PD. Respetamos su privacidad, si prefiere optar por dejar de nuestros correos por favor haga clic aquí.

Asunto Fare Aumentar Comentarios del público

De Miller, David - 3

Para el interés MTC

Enviado Lunes, 04 de abril 2016 10:57

Buenos días,

Gracias por solicitar comentarios públicos ti. Vivo fuera de Charlotte y no estaba a poder asistir a la

Audiencia pública.

Dado el aumento del 10% en las tarifas del año pasado, sólo puedo suponer una disminución de la cantidad de pasajeros ha llevado al déficit presupuestario previsto.

Durante los últimos cinco años y medio, me he conmutado aproximadamente cuatro días a la semana desde el Condado de York a Charlotte en la 82X Express Bus. Como no estoy obligado a ir a la oficina todos los días hábiles, compro un pase de 10 viajes.

Es mi opinión que la Costoo de un pase de 10 viajes que ya es algo excesivo para aquellos de nosotros subir al autobús 82X en el Baxter o Carowinds paradas indicadas las millas totales conducidas es inferior a muchas rutas y las tarifas que pagamos por estar fuera de Charlotte Condado de Mecklenburg. Teniendo en cuenta los precios actuales del combustible, si el descuento de 10 viajes se elimina o si la Costoo aumentó significativamente, lo más probable es encontrar algún otro medio de desplazamiento al trabajo. Sin embargo, si se ha añadido wi-fi a los buses, que podría yo y otros clientes apaciguar.

Ha considerado alguna vez C.A.T.S. hacer el cambio a algo así como la tarjeta Oyster en Londres, donde se toca y tocar a cabo mientras se sube y el transporte público de salida y la cantidad que se paga se basa en la distancia de su viaje y la hora del día?Tal vez de esta manera los que obtener el mayor beneficio puede pagar una cuota de más del commiserate Costoo subyacente. Por otra parte, ¿qué pasa con la MBTA mTicket que tienen en Boston o para ir a la compra de entradas que tienen en Portland. Estoy seguro que el Costoo adelantado por la tecnología sería importante, pero espero que sea por lo menos en su radar.

Por último, deseo que el Ride CATS app permitido a los pilotos ver en tiempo real la ubicación de los buses utilizando una señal de GPS. A través de los años ha habido muchas veces en las que me he tomado el tren ligero si hubiera sabido que el autobús 82X fue atrapado por la I-77 o peor, desglosados en algún lugar a lo largo de la ruta.

Déjeme saber si usted tiene alguna pregunta acerca de mi entrada. Gracias de nuevo por la oportunidad.

David

980-387-0880

Este mensaje y cualquier archivo adjunto, es para el destinatario (s) solamente, puede contener información privilegiada, confidencial y / o privada, y sujeto a los términos y condiciones disponibles en <http://www.bankofamerica.com/emaildisclaimer> importantes. Si usted no es el destinatario, por favor eliminar este mensaje.

Asunto Feria Aumentar Opcion

De Trembley, Dale

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 31 de marzo 2016 10:14

Creo que la siguiente Opcion Opcion para ser el más apropiado dado el déficit presupuestario

- 0,10 ciento de aumento de tarifas, la reestructuración de la pasada semana, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior del programa de compra para empleados Transporte Coordinación (ETC).

Gracias por tu tiempo

Dale Trembley

Asunto Notificación Spam: 2 mensajes nuevos

De quarantine@messaging.microsoft.com

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 30 de marzo 2016 21:25

Estimado mtcinterest@charlottenc.gov:

Usted tiene 2 nuevos mensajes spam en cuarentena como 31 de marzo de el año 2016 12:00a.m. (UTC) que se enumeran a continuación junto con las acciones que se pueden tomar:

La divulgación a la bandeja de entrada: enviar el mensaje a la Bandeja de entrada.

Reportar como no spam: Enviar una copia del mensaje a Microsoft para ANÁLISIS.

Asunto envió Fecha (UTC) Informe Tamaño de lanzamiento

"7788553611@fido.ca"

<7788553611@fido.ca>

DE BUENA FE Mar 30 de, el año 2016 13:19 23415 de lanzamiento de la bandeja de entrada

Reportar como no spam

"@ Agujero en ejercicio investigación won.com"

<Investigación @ agujero-in-won.com>

CAROLINA DEL NORTE miembros de la cámara GOLF hoyo en uno de Seguros 2016 regalos COMP- Poner concurso Signs mejores paquetes de precios especiales todas las promociones y más

30 de Mar, el año 2016 17:36 59246 de lanzamiento de la bandeja de entrada

Reportar como no spam

© 2016 Microsoft Corporation. Todos los derechos reservados. | Política de Uso Aceptable | Aviso de Privacidad

Asunto RE: aumento de la tarifa

De McAvaney, Denise

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 30 de marzo 2016 15:22

Soy un pasajero del autobús expreso regular y comprar el bono mensual ilimitado. He estado comprando el pase libre durante varios años. Este paso ya no se ofrece con un descuento a través de Bank of America por lo que incluso el menor incremento tiene un impacto notable en los bolsillos de aquellos que están pagando los corredores.

Solía montar la línea azul del lince con regularidad, pero cambié al bus debido a la basura regular que

los conductores responsables tienen que aguantar con el fin de llegar del punto A al punto B. Se permiten estos individuos conflictivos de decisiones con el mal comportamiento a pesar de las cámaras y de audio que están disponibles para la persona que guía el tren. Los agentes de policía, ya sea vestidos de civil o de uniforme, nunca están disponibles a menos que alguien

marca 911 desde el tren. Esos pilotos son de confrontación y en busca de una oportunidad para participar en un altercado. La guarnición en esta conducta es que muchos están montando de forma gratuita en una base consistente. Y

usted está pidiendo un aumento de la tarifa?! ¿Qué tal abandonando el sistema de "buena fe" y que sea obligatoria

para pagar por su transporte en el tren. Usted no permite que el sistema de "buena fe" en los buses. Seguro que esto también ayudará con su déficit y un buen lugar para comenzar.

Presupuesto bonus! ¿Por qué su déficit se convierte en nuestra responsabilidad?! ¿Cómo se convirtió la responsabilidad de los pilotos para equilibrar su presupuesto? Si cometo un error en mi presupuesto, tengo que pagar por ello. No me muevo a otra persona a causa de mi error de cálculo.

Me gusta viajar en el autobús y espero ser capaz de continuar. Menos coches en la carretera es el camino que todos deberían seguir para ayudar a salvar el planeta, sino también para nuestra salud y bienestar. Sin embargo, con el aumento de las tarifas frecuentes, una forma viable de transporte y uno que Charlotte es una urgente necesidad de, llegará a ser inasequible para muchos.

Así que mi respuesta a los Propuesto 3 Opciones de cubrir su déficit es no, yo no estoy a favor de cualquiera de ellos. Solucionar el problema desde dentro.

Denise McAvaney

Banca Mayorista Global al por mayor de Crédito y Banco Client Technology de América

Calle 200 N. Colegio

Charlotte, NC 28255

Código mail: NC1-004-04-09

Teléfono: 980-683-7619

COMENTARIOS DEL PÚBLICO FARE AUMENTO

CATS Propuesto tres Opciones para aumentar los ingresos procedentes de las tarifas y pases. Opciones de dos proponen un modesto incremento en las tarifas de transporte, junto con Cambios de pasar descuentos mientras que el otro propone Opción Cambios en los descuentos con los pases. De cualquier Opción sería eficaz

1 de julio de 2016. El Propuesto Cambios de tarifas o descuentos son necesarios para compensar un \$ 2.8 millones de

déficit en el presupuesto de funcionamiento previsto para el año fiscal 2017. Con el fin de lograr un presupuesto equilibrado y para proporcionar la menor cantidad de impacto a los clientes, los siguientes Opciones se presentaron a la consideración de la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) y el público en una audiencia pública sobre 23 de de marzo de, 2016 a 17:30:

Opción 1:

- La reestructuración de la pasada semana, eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior de la Coordinadora de Empleados de Transporte (ETC) programa de compra.

Opción 2:

- aumento de tarifas .10 ciento, la reestructuración de la pasada semana, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior de la Coordinación de Transporte del Empleado (ETC) programa de compra.

Opción 3:

- .05 ciento de aumento de tarifas, la reestructuración de la pasada semana, eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior de la Coordinación de Transporte empleado (ETC) programa de compra.

El MTC llevó a cabo una audiencia pública en su marcha 23 de, 2016, reunión. Se invitó al público a inscribirse y hacer comentarios sobre las Opciones de Propuesto. C.A.T.S. continúa tomando los comentarios del público el 15 de abril, 2016, en el aumento de la tarifa y descuento Propuesto Cambios. Para proporcionar comentarios para revisión por el favor de llamar C.A.T.S. número de servicio al cliente al 704-336- MTC

7433, enviar un correo electrónico a MTCinterest@charlottenc.gov o enviar una carta a:

C.A.T.S. Fare Aumentar

C / Marketing O C.A.T.S.

600 East 4th Street

Charlotte, NC 28202

COMENTARIOS DEL PÚBLICO Aumento FARE

C.A.T.S. proponen tres opciones para aumentar ¿Los Ingresos procedentes de las Tarifas y Pases. Dos OPCIONES proponen ONU modesto Incremento en las Tarifas de transporte junto con los Cambios Que Pasar Descuentos MIENTRAS Que La Otra Opción PROPONE: cambios en los Descuentos con los paSES. CUALQUIERA de las opciones Serían A partir del 1 de julio de 2016.

El hijo propuestos Necesarios: cambios en las Tarifas o Descuentos para Compensar ONU déficit de presupuesto de \$ 2.8 Millones FUNCIONAMIENTO Proyectados párr El año fiscal de 2017. Con el fin de lograr v ONU presupuesto equilibrado y para proporcionar la Menor Cantidad de

Impacto Un los Clientes, se presentaron las Siguietes options a la consideration de la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) y El Público En Una audiencia pública el 23 de marzo de 2016 una 17:30:

Opción 1:

- La Reestructuración de la Semana Pasada, Eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el Aumento de Precios de los Pases para las organiz aciones ACTUALMENTE en el Nivel Superior de la Coordinadora de Empleados de Transporte (ETC) Programa de compra.

Opcion 2:

- .10 Ciento de Aumento de Tarifas, La Reestructuración de la Semana Pasada, y el Aumento de Precios de los paSES Para Las Organizaciones ACTUALMENTE en el Nivel

Superior del Programa de compra para Empleados Transporte Coordinación (ETC).

Opción 3:

- .05 Ciento de Aumento de Tarifas, La Reestructuración de la Semana Pasada, Eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el Aumento de Precios de los paSES Para Las

Organizaciones ACTUALMENTE en el Nivel Superior del Programa de compra para

Empleados Transporte Coordinación (ETC).

El MTC LLEVO un Cabo Una audiencia pública en su marcha el 23 de 2016, de la reunión. Se Invito al Público y una Inscribirse Hacer comentarios Sobre las Propuestas options. C.A.T.S. Es continuación Tomando los comentarios del Público el 15 de abril de 2016, los Cambios propuestos Aumento de la tarifa y de Actualización. Para proporcionar comentarios para Revisión POR EL

Llamar de favorecer C.A.T.S., Número de servicio al cliente al 704-336-7433, envíe ONU Correo electrónico un MTCinterest@charlottenc.gov o envíe Una carta a:

C.A.T.S. Fare Aumentar

C / Marketing O C.A.T.S.

600 East 4th Street

Charlotte, NC 28202

Puede ver o actualizar su dirección de suscripciones, contraseña o correo electrónico en cualquier momento en su perfil de usuario Page.

Visítenos en la web en <http://www.ridetransit.org>. Otras preguntas o preocupaciones pueden ser dirigidas a telltransit@ci.charlotte.nc.us.

Este correo electrónico fue enviado a stephanie.moster@occ.treas.gov usando GovDelivery, en nombre de: CharMeck.org · 600 East Fourth Street · Charlotte, NC 28202 · 1-800-439-1420

Denise McAvaney

Banca Mayorista Global al por mayor de Crédito y Banco Client Technology de América

Calle 200 N. Colegio

Charlotte, NC 28255

Código mail: NC1-004-04-09

Teléfono: 980-683-7619

Este mensaje y cualquier archivo adjunto, es para el destinatario (s) solamente, puede contener información privilegiada, confidencial y / o privada, y sujeto a los términos y condiciones disponibles en <http://www.bankofamerica.com/emaildisclaimer> importantes. Si usted no es el destinatario, por favor borrar este mensaje.

Aumentar el sujeto en CATS tarifa

De Rogers, Berlinda (USANCW)

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 30 de marzo 2016 11:57

Me paseo de la 77X North Mecklenburg.

Yo sé que tiene un aumento de tarifas es necesario para mantener a los C.A.T.S. de funcionamiento para el año 2017. Después de ayer Martes, 29 de marzo de

2016 y este miércoles por la mañana, 30 de de marzo de, 2016, algo hay que hacer con los autobuses no viene a tiempo

o que se muestren. El aumento de las tarifas y la gente no puede llegar al trabajo o en el hogar en el tiempo no es una buena sensación. Yo no

importa pagar más dinero para viajar en el autobús, pero los servicios necesita mejorar.

Cerrado martes, 29, el de marzo de 15:52, el autobús no se presentó. Cerrado miércoles, 30 de la de marzo de 5:47, autobús en Davidson, hizo

no aparecer.

Es una sensación increíble que levantarse temprano o salir del trabajo para tomar un autobús y el autobús no se presenta. Y pensar

sobre los precios de los pases están subiendo en julio de 2016, y cuando los autobuses no aparece realmente pueden tener una

piloto molesto.

He estado montando C.A.T.S., desde octubre de 2005 y esto han sido los peores servicios que puedo recordar. Yo empecé

montar 22 Graham, de 54 URP, 83 Mooresville, antes de que se mantienen en movimiento las paradas, que es

cuando empecé a montar 77X.

Sé que las cosas suceden pero esto es un poco demasiado.

Los servicios de 77X fue genial hasta que los precios de la gasolina subieron, y el 77X dejan de ir a Davidson, hasta 14:52, si

Tengo una cita con el médico ahora tengo que conducir a Huntersville parque y paseo en la salida 25.

Todo lo que digo es hacer que los mejores servicios para que los pasajeros no les importa pagar un poco más o llamando a quejarse.

También, por favor coger los buses que no rompa hacia abajo.

Gracias,

Berlinda R. Rogers - Coordinador Sra. B FOIA / Charlotte Asistente Legal para:

Rebecca McNerney, AUSA Sanjeev Bhasker, AUSA Thomas A. O'Malley, AUSA

Distrito Oeste de Carolina del Norte

704-344-6222 - Oficina

704-227-0254 - Fax

866-371-7736 - Toll Free

"Cada uno debe probar sus propias acciones. Entonces pueden estar orgullosos de sí mismos por sí solo, sin compararse con

otra persona, para cada uno debe llevar su propia carga "

Asunto Fare Aumentar - Comentarios del público

De Moster, Stephanie

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 30 de marzo 2016 11:44

Soy un gato regulares exprés pasajero del autobús. En los días cuando el autobús Express no funciona para mí (que viene en tarde debido a una cita o trabajar hasta tarde), tomo el lince. Sin embargo, a mi modo preferido de transporte para llegar al trabajo de la parte alta es sin duda el autobús Express.

Antes de comentar sobre sus propuestas para aumentar las tarifas, me gustaría señalar que una manera de ayudar a lograr un presupuesto equilibrado sería empezar realmente hacer cumplir el pago de las Lynx. Me sorprende cada vez que me paseo con que frecuencia a nadie le pidió una prueba de pago, así como el número de personas que puede fácilmente

ver esquivando el sistema. He tenido la gente descaradamente me dicen: "Nunca comprar un boleto." Bueno, tengo la conciencia y no pueden operar de esa manera.

Mi empleador ofrece un subsidio al transporte público por lo que el Costoo de los pases que compro son pagados por ellos a través del uso de una tarjeta de débito prepagada. Dicho esto, por lo general compro el pase

mensual si voy a trabajar en la ciudad todo el mes. Si tengo que viajar, comprar el número de 10 viajes pasa a buscarme a través del mes. Sin embargo, es muy molesto que no puedo utilizar de alguna manera el pase de 10 viajes a montar el lince (no sería un problemas si estuvieran equipados con torniquetes cuando la línea Lynx fue construidoI podría insertar mi tarjeta de 10 viajes al igual lo hago en el autobús). Pero yo divago.

De las Opciones de comida típica, no tengo una preferencia. Sin embargo, no sé qué quiere decir con "reestructurar el pase semanal." Cambio / reducción de descuentos para el de 10 viajes pasa tiene sentido. Yo los compro para la comodidad de no tener que pagar a medida que avanzo por cada viaje cuando no tiene sentido comprar el pase mensual. Me preocupa acerca de tomar los descuentos lejos de los empleadores, aunque, como que pueden afectar negativamente a pasajeros. El menor número de coches en la carretera, mejor será para todos nosotros y es agradable ver a los empresarios premiados por el apoyo a ese empeño.

Por favor, no dude en ponerse en contacto conmigo si tiene alguna pregunta acerca de mis comentarios.

Stephanie F. Moster Banco Nacional examinador Controlador de la Moneda (704) 350-4817

Móvil: (202) 297-3967

Fax: (571) 465-3652

Este mensaje está destinada únicamente a los destinatarios designados. Si ha recibido este mensaje por error, por favor elimine el original y todas las copias y notifique al remitente inmediatamente. La ley federal prohíbe la divulgación o cualquier otro uso de esta información.

Aumentar tema Las propuestas de tarifa

De Stallings, Henry C

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 30 de marzo 2016 09:10 AM

Estoy a favor de Opcion 2. No tengo problemas con cualquier aumento Propuesto modesta - pero debe ser para todos los pilotos. No entiendo por qué se coloque una parte desproporcionada de un aumento en los corredores que pagar por adelantado mediante la eliminación de descuentos desde el 10-paseo pasar con Opciones de 1 y 3. Además de ser injusta, me parece que usted quiere mantener a los descuentos con el fin de promover y fomentar el número de usuarios de pagar por adelantado.Esos pasos son tarifas garantizadas.

Auditoría Hank Stallings Auditoría Interna Supervisor Hearst

214 North Tryon Street, piso 29

Charlotte, NC 28202

T: +1 704-348-8049

M: +1 704-996-4669 hstallings@hearstsc.com

Aumento de Tarifas sujetas

Desde E Watson

Para el interés MTC

Enviado Lunes, 28 de marzo 2016 21:21

A quien le interese,

De acuerdo con muchos de los que habló en la reunión pública, debo solicitar respetuosamente que antes C.A.T.S.

plantea sus pasajes, el nuevo CEO debe intentar llevar Costoos operativos bajo control.

Soy consciente de que el funcionamiento de un servicio de transporte público en toda la ciudad es una tarea difícil y Costooly. Sin embargo, estoy preocupado con algunos de los artículos que he visto en el presupuesto Propuesto. Por ejemplo, el presupuesto de atención al cliente está aumentando en más de \$ 300k sin embargo, sólo un empleado adicional está previsto para el alquiler. Además, la división de administración está casi duplicando su gasto, mientras que los servicios de compras están aumentando 105%.

Además, los \$ 10 millones en mejoras de la caja del precio no parece ser compensado por un aumento en las proyecciones de ingresos, ni tampoco los nuevos ingresos de tren ligero parece estar representado.

Estoy bastante seguro de que hay otros elementos que podrían abordarse si decide tomar otro, y mucho más escrutinio, examinar el presupuesto Propuesto.

Gracias, Erin Watson

Envían de correo para Windows 10

Asunto Re: Precios Reunión Pública Alza

De Roadrunner

Para Kinard, Olaf

cc interés MTC

Enviado Lunes, 28 de marzo 2016 18:53

Gracias, Olaf. Agradezco la explicación detallada. Sinceramente,

scott

scott adoptivo

704.604.4384 scott.foster@roadrunner.com

Si pudiéramos leer la historia secreta de nuestros enemigos, debemos encontrar en cada hombre de dolor y sufrimiento la vida lo suficiente para desarmar toda hostilidad - Henry Wadsworth Longfellow

El 23 mar, 2016, a las 2:39 de la tarde, Kinard, Olaf <kkinard@ci.charlotte.nc.us> escribió:

scott,

Gracias por su respuesta. Vamos a Ayuntamiento el próximo lunes con un contrato para reemplazar toda la flota cajas de pasajes de autobús, que es de aprox .. 350 vehículos. El Costoo es de \$ 7.5 millones para reemplazar toda la flota. Los habríamos reemplazado antes, pero cuando la recesión golpeó en 2008, CATS perdido más de \$ 15 millones anuales en impuestos sobre las ventas durante varios años tuvo que reducir los gastos de

operación por \$ 23 millones, etc., que reduce nuestra capacidad de hacer programas de capital que no estaban ya financiados. (Pasó de \$ 71 millones a \$ 51 millones en los recibos de impuestos sobre las ventas en unos dos años.) El impuesto sobre las ventas apenas se ha recuperado en el último año y alcanzó el nivel de impuesto sobre las ventas antes de la recesión. Así que ahora estamos en condiciones de avanzar.

En cuanto a la cantidad debida a la caja de cobro sabemos que va de año que se han reducido alrededor de \$ 800.000 en la recaudación de efectivo en las cajas de pasajes. Algunos de que la caída podría ser debido a los precios del gas.

Vamos a incluir sus comentarios en el documento para el MTC funcionarios elegidos para su revisión. Gracias

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología

Subdirector de Transporte Público

Sistema de tránsito del área de Charlotte

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

<Image002.jpg>

De Scott Foster, [mailto: scott.foster@roadrunner.com]

Enviado: Lunes 21 de marzo de, el año 2016 19:54

Para: interés MTC

Asunto: Precios Reunión Pública Alza

Saludos,

Debido a mi horario de trabajo, no puedo asistir a la reunión. Mi comentario es lo mismo que una respuesta al artículo en línea Observador: ¿Qué roto cajas de tarifas Costoo en las tarifas perdidas?

Cuando yo estaba en un autobús de la semana pasada, un empleado C.A.T.S. subió a bordo para reparar una caja de cobro. Cuando mencioné las cajas parecen romper menudo, el empleado dijo, "Ellos son basura que los reparo todo el tiempo;.. Estoy cansado de él"

Si el empleado CATS es cansado de él, ¿por qué no la organización sabe acerca del problema y el número de cajas no están recogiendo una tarifa? Parece que un área fácil para ANÁLISIS financiera y aumento de los ingresos; independientemente de un aumento en la tarifa.

scott adoptivo

Dictado de Scott. Los errores cometidos por Siri.

<Image001.jpg> <Olaf Kinard.vcf>

Asunto Fare Aumentar Sugerencia - Por favor, mantenga DÍA 10 Ride PASS

De cindy.boudouris@wellsfargo.com

Para el interés MTC

Enviado Lunes, 28 de marzo 2016 13:49

Soy un piloto regular de CAT. Yo voto fuertemente para mantener el pase viaje de 10 días. Yo trabajo de forma remota los viernes y

Opcion este funciona mejor para mí que el abono mensual. Habría por lo menos 4 días cada mes que

No estaría montando, además de los días que se marchó a la toma de fuerza, así que me gustaría ser tirar el dinero.

Gracias por tomarse el tiempo para evaluar y revisar mi reacción. Cindy Boudouris

C.A.T.S.; aumento de la tarifa de descuento y Cambios de propuestas - Comentarios

De Karen Beatty

Para el interés MTC

Enviado Lunes, 28 de marzo 2016 10:43

Hola,

Me gustaría enviar mis comentarios con respecto al aumento de la tarifa de descuento Propuesto C.A.T.S. y propuestas Cambio.

Estoy a favor de NO aumento de la tarifa de todo el sistema. Por lo tanto, una de las tres Opciones presentados por los C.A.T.S., yo apoyaría Opcion 1.

Dicho esto, me gustaría proponer alternativas consideraciones que se deben incorporar a uno o todos propuestas presentadas a los votos de la ciudad y de mesa en este Cambio.

1. propongo que los C.A.T.S. mejorar y / o solucionar todos los cuadros de tarifas, incluyendo aquellos en los autobuses y en las estaciones de Lynx. Se me ha dicho que esto está en proceso de ser abordado, pero yo sugeriría que se han abordado plenamente antes de cualquier Cambio en las tarifas o descuentos de modo que cualquier déficit relacionado con mal funcionamiento del equipo será

representaron antes de colocar otra carga para los pilotos.

2. Propongo que los C.A.T.S. intento para hacer frente a la evasión, sobre todo en el Lynx. Actualmente, el personal de seguridad montan el lince en diversos incrementos de tiempo y cuando lo hacen solicitar tarjetas de tarifas válidas de pasajeros, que a menudo se detienen en la primera persona sin un billete válido y no comprobar los boletos más allá de ese punto mientras se están dirigiendo a la primera. Esto conduce a otros pasajeros de tarifas de evasión no siendo

'Atrapado' antes de su salida del tren. Últimamente, la seguridad ha solicitado boletos en la estación y exigir a todos

pasajeros para mostrar un billete válido antes de salir de la estación, que es una mejora. Sin embargo, CATS se beneficiarían de los pasajeros que requieran que pagar por su paseo en el terreno, así como recibir una citación

si se detecta a evadir la tarifa. Los C.A.T.S. deben proporcionar la documentación de dinero que se pierde debido a la evasión de tarifas y Costoo para controlar este problema antes de eliminarlo como una Opcion alternativa a los aumentos de tarifas. Hasta ese momento no sería justo de los C.A.T.S. para colocar la carga económica sobre los corredores con billetes válidos, mientras que dejar de tarifas evasión persistir.

- Karen Beatty beatty.kare@gmail.com (630) 253.1110

Asunto Yo NO apoyo - "desmontaje del 10 viajes pase de descuento"

De Ashok, Hema

Para el interés MTC

Ashok cc, Hema

Enviado Lunes, 28 de marzo 2016 8:41

Gracias,

Hema Ashok

VP; SR Contras Sistemas / QA Software

Operaciones Cashpro Conectar Global - EDI de control de calidad de Bank of America Merrill Lynch

Bank of America NA

hema.ashok@baml.com

Este mensaje y cualquier archivo adjunto, es para el destinatario (s) solamente, puede contener información privilegiada, confidencial y / o privada, y sujeto a los términos y condiciones disponibles en <http://www.bankofamerica.com/emaildisclaimer> importantes. Si usted no es el destinatario, por favor borrar este mensaje.

Asunto RE: Precios Reunión Pública Alza

De Kinard, Olaf

para Roadrunner

cc interés MTC

Enviado Lunes, 28 de marzo 2016 8:09

Adjuntos << >> Olaf Kinard2.vcf

scott,

Esos son conceptos interesantes. Tenemos requisitos para lograr el tiempo medio específico de relaciones de fallo en los primeros años del contrato. También estamos incluyendo que realizan

PM dos veces al año por un par de años. La cuestión es que 18 años en el camino y después de montar en múltiples buses de 100 miles de millas de la caja de cobro equipos simplemente se agota. Y a pesar de que nuestro personal de mantenimiento no cambiar y reparar piezas rotas después de un tiempo la

toda caja de cobro o bien necesita una renovación completa o reemplazo. Y ahí es donde estamos o estábamos hace un par de años.

En el caso de una renovación que son, básicamente, ya sea manteniendo la cabina de acero inoxidable y completamente eviscerado y la instalación de nuevas tecnologías en el gabinete Existente (no siempre es posible)

o simplemente reemplazar todas las piezas con el equipo Existente sólo las más recientes. En el momento en que hace que el precio es comparable a la sustitución de la tecnología más reciente.

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología

Subdirector de Transporte Público

Sistema de tránsito del área de Charlotte

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

De: Roadrunner [mailto: scott.foster@roadrunner.com]

Enviado: Sábado, 26 de de marzo de, el año 2016 13:08

Para: Kinard, Olaf

Cc: interés MTC

Asunto: Re: Precios Reunión Pública Alza

Gracias por la respuesta detallada, Olaf usted. Me paseo 48X mayoría de los días y han sido durante 11 años más o menos. Es agradable leer Cambios se deben hacer en el futuro. Es un comentario de castillos en el cielo; Sin embargo, por no decir todos modos, sería genial si el nuevo proveedor acordó compartir la pérdida de ingresos de la falla del equipo de tarifas si no se alcanza un umbral predeterminado. Si creían en sus equipos y criterios de medición justas fueron acordados, que parece ser una petición razonable / requisito. Por cierto, sería tasa de fallos ser un pedazo de criterios para determinar qué equipo comprar y

su Costoo?

Yo sé Absolutoly cero sobre la gestión de las transacciones monetarias de transporte masivo; En concreto, el hardware y tecnología disponible para hacer que suceda. El actual proceso de la compra de throw- distancia pasa a frenar equipo de lectura / escaneado parece viejo. Pero, tal vez, lo CATS utiliza es actual o es todo el presupuesto lo permita. ¿Y si uso mi teléfono para todo el proceso? O bien, una tarjeta permanente funcionalidad with'EZPASS 'que se escanea mientras cruzo el umbral de autobuses; al igual que un vehículo en un carril de peaje a su paso por un lector en varios puntos de entrada / salida.

Una vez más, gracias por su tiempo.

Mejor, Scott

El 23 mar, 2016, a las 2:39 de la tarde, Kinard, Olaf <kkinard@ci.charlotte.nc.us> escribió:

scott,

Gracias por su respuesta. Vamos a Ayuntamiento el próximo lunes con un contrato para reemplazar toda la flota cajas de pasajes de autobús, que es de aprox .. 350 vehículos. El Costoo es de \$ 7.5 millones para reemplazar toda la flota. Los habríamos reemplazado antes, pero cuando la recesión golpeó en 2008, CATS perdido más de \$ 15 millones anuales en impuestos sobre las ventas durante varios años tuvo que reducir los gastos de operación por \$ 23 millones, etc., que reduce nuestra capacidad de hacer programas de capital que no estaban ya financiado. (Pasó de \$ 71 millones a \$ 51 millones en los recibos de impuestos sobre las ventas en unos dos años.) El impuesto sobre las ventas apenas se ha recuperado en el último año y alcanzó el nivel de impuesto sobre las ventas antes de la recesión. Así que ahora estamos en condiciones de avanzar.

En cuanto a la cantidad debida a la caja de cobro sabemos que va de año que se han reducido alrededor de \$ 800.000 en la recaudación de efectivo en las cajas de pasajes. Algunos de que la caída podría ser debido a los precios del gas.

Vamos a incluir sus comentarios en el documento para el MTC funcionarios elegidos para su revisión. Gracias

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología

Subdirector de Transporte Público

Sistema de tránsito del área de Charlotte

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

<Image002.jpg>

De Scott Foster, [mailto: scott.foster@roadrunner.com]

Enviado: Lunes 21 de marzo de, el año 2016 19:54

Para: interés MTC

Asunto: Precios Reunión Pública Alza

Saludos,

Debido a mi horario de trabajo, no puedo asistir a la reunión. Mi comentario es lo mismo que una respuesta al artículo en línea Observador: ¿Qué roto cajas de tarifas Costoo en las tarifas perdidas?

Cuando yo estaba en un autobús de la semana pasada, un empleado C.A.T.S. subió a bordo para reparar una caja de cobro. Cuando mencioné las cajas parecen romper menudo, el empleado dijo, "Ellos son basura que los reparo todo el tiempo;.. Estoy cansado de él"

Si el empleado CATS es cansado de él, ¿por qué no la organización sabe acerca del problema y el número de cajas no están recogiendo una tarifa? Parece que un área fácil para ANÁLISIS financiera y aumento de los

ingresos; independientemente de un aumento en la tarifa.

scott adoptivo

Dictado de Scott. Los errores cometidos por Siri.

<Image001.jpg> <Olaf Kinard.vcf>

Asunto Acabar con el 10 Ride Pass

De H. Watkins

Para el interés MTC

Enviado Domingo, 27 de marzo 2016 19:29

Acabar con el pase de 10 viajes dañaría muchos de bajos Ingresos pasajero del autobús. La mayoría de ellos no funcionan de lunes a viernes. puestos de trabajo y lucha para comprar el pase de 10 viajes. Cada año parece que hay un aumento justo. Con ello se espera pero también causa de bajos Ingresos jinetes más dinero que va al trabajo y viceversa, aunque sus salarios siguen siendo mínimo. ¿Cómo podemos ayudar a los que están luchando para hacer lo correcto sin estar constantemente tomando lo poco que ya tienen? Esto pesa en mi corazón, porque una vez tuve que viajar en el autobús al trabajo y viceversa.

Atentamente, H. Watkins

¡Benditos Siempre!

Asunto Más?

De Gloria Moreno

Para el interés MTC

Enviado Sábado, 26 de marzo 2016 18:12

No se puede no aceptar el aumento en autobús por favor considerer la economía ya ha creado suficiente para las personas que trabajan. Después de las elecciones, y luego podemos hablar.

Gloria

Asunto Re: Precios Reunión Pública Alza

De Roadrunner

Para Kinard, Olaf

cc interés MTC

Enviado Sábado, 26 de marzo 2016 13:08

Gracias por la respuesta detallada, Olaf usted. Me paseo 48X mayoría de los días y han sido durante 11 años más o menos. Es agradable leer Cambios se deben hacer en el futuro. Es un comentario de castillos en el cielo; Sin embargo, por no decir todos modos, sería genial si el nuevo proveedor acordó compartir la pérdida de ingresos de la falla del equipo de tarifas si no se alcanza un umbral predeterminado. Si creían en sus equipos y criterios de medición justas fueron acordados, que parece ser una petición razonable / requisito. Por cierto,

sería tasa de fallos ser un pedazo de criterios para determinar qué equipo comprar y su Costoo?

Yo sé Absolutoly cero sobre la gestión de las transacciones monetarias de transporte masivo; En concreto, el hardware y tecnología disponible para hacer que suceda. El actual proceso de comprar y tirar pasa a frenar equipo de lectura / escaneado parece viejo. Pero, tal vez, lo CATS utiliza es actual o es todo el presupuesto lo permita. ¿Y si uso mi teléfono para todo el proceso? O bien, una tarjeta permanente funcionalidad with'EZPASS 'que se escanea mientras cruzo el umbral de autobuses; al igual que un vehículo en un carril de peaje a su paso por un lector en varios puntos de entrada / salida.

Una vez más, gracias por su tiempo. Mejor,

scott

El 23 mar, 2016, a las 2:39 de la tarde, Kinard, Olaf <kkinard@ci.charlotte.nc.us> escribió:

scott,

Gracias por su respuesta.Vamos a Ayuntamiento el próximo lunes con un contrato para reemplazar toda la flota cajas de pasajes de autobús, que es de aprox .. 350 vehículos. El Costoo es de \$ 7.5 millones para reemplazar toda la flota. Los habríamos reemplazado antes, pero cuando la recesión golpeó en 2008, CATS perdido más de \$ 15 millones anuales en impuestos sobre las ventas durante varios años tuvo que reducir los gastos de operación por \$ 23 millones, etc., que reduce nuestra capacidad de hacer programas de capital que no estaban ya financiado. (Pasó de \$ 71 millones a \$ 51 millones en los recibos de impuestos sobre las ventas en unos dos años.) El impuesto sobre las ventas apenas se ha recuperado en el último año y alcanzó el nivel de impuesto sobre las ventas antes de la recesión. Así que ahora estamos en condiciones de avanzar.

En cuanto a la cantidad debida a la caja de cobro sabemos que va de año que se han reducido alrededor de \$ 800.000 en la recaudación de efectivo en las cajas de pasajes. Algunos de que la caída podría ser debido a los precios del gas.

Vamos a incluir sus comentarios en el documento para el MTC funcionarios elegidos para su revisión. Gracias

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología

Subdirector de Transporte Público

Sistema de tránsito del área de Charlotte

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

<Image002.jpg>

De Scott Foster, [mailto: scott.foster@roadrunner.com]

Enviado: Lunes 21 de marzo de, el año 2016 19:54

Para: interés MTC

Asunto: Precios Reunión Pública Alza

Saludos,

Debido a mi horario de trabajo, no puedo asistir a la reunión. Mi comentario es lo mismo que una respuesta al artículo en línea Observador: ¿Qué roto cajas de tarifas Costoo en las tarifas perdidas?

Cuando yo estaba en un autobús de la semana pasada, un empleado C.A.T.S. subió a bordo para reparar una caja de cobro. Cuando mencioné las cajas parecen romper menudo, el empleado dijo, "Ellos son basura que los reparo todo el tiempo;.. Estoy cansado de él"

Si el empleado CATS es cansado de él, ¿por qué no la organización sabe acerca del problema y el número de cajas no están recogiendo una tarifa? Parece que un área fácil para ANÁLISIS financiera y aumento de los ingresos; independientemente de un aumento en la tarifa.

scott adoptivo

Dictado de Scott. Los errores cometidos por Siri.

<Image001.jpg> <Olaf Kinard.vcf>

Asunto Fare Aumentar etc.

De Kenia de Brown

Para el interés MTC

Enviado Viernes, 25 de marzo 2016 21:06

Hola,

No tengo un problema con el aumento de la tarifa, que es inevitable. Sin embargo, yo tengo esta pregunta. Si necesita aumentar los ingresos, ¿por qué no hace que la gente paga para viajar en el carro? El carro Costoos dinero para operar y mantener. Los salarios están conectados al carro. Se podría empezar a cabo la carga \$ 0,50 y aumentarla a partir de entonces.

También me gustaría proponer una adición a su página web.

1. ¿Qué pasa con una sección de quejas? Me gustaría ser voluntario para supervisar e informar de ellos.

Cuando tengo una queja sobre un conductor de autobús que debería ser capaz de correo electrónico que a usted. Dándole mi queja al Servicio al Cliente Rep me deja pensando si mi queja fue transmitida en absoluto.

2. También es posible usar un buzón de sugerencias en la página web. Jinetes vienen con un gran sugerencias todo el tiempo!

3. Por último, pero no menos importante. El autobús pasa. ¿Por qué no ofrecen más colores? Cada mes debe ser de un color diferente.

A. Cuando compro un programa semanal, diaria o mensual de autobús pasan por qué puede no empezar el día que

pásela? De esta manera puedo comprar uno para una persona sin hogar y la mano hacia fuera como me parezca. Sería empezar el día que con sólo pasar el día y no lo compro. Sé que generaría más ingresos debido a

que más gente iba a comprar y darles como regalos.

Aquí es donde la zona sugerencia sería muy útil.

Espero sinceramente toda mi correo electrónico es leído y tomado en serio.

Gracias por tu tiempo. Kenia de Brown

Asunto oportunidades perdidas

De Sabryna Tennant

Para el interés MTC

Enviado Viernes, 25 de marzo 2016 16:32

A quien le interese:

Monto el autobús expreso al día y ha habido unas cuantas ocasiones en que la máquina lector de tarjetas en el bus no está funcionando. En lugar de utilizar mi tarjeta de 10 viajes para ese paseo, tengo un viaje adicional debido a una máquina defectuosa. Es muy bueno para conseguir un viaje gratis de vez en cuando, hasta que haya un aumento de la tarifa.

Durante cada aumento de tarifas, me pregunto si no hay realmente una necesidad. Si algunas de estas oportunidades perdidas se profundizó en un poco más, usted puede darse cuenta que no es necesario un aumento de la tarifa.

Otra oportunidad perdida son pases defectuosos. A veces mi tarjeta no sería escanear y no es la culpa del conductor o yo el piloto. Durante estos casos, el conductor me permite montar sin escanear mi pase.

Eso significa, que tengo un viaje adicional. Al mismo tiempo, esta es una oportunidad perdida para que los C.A.T.S. hacen dinero para los servicios que prestan. ¿Cuántos pases defectuosos están en circulación?

En resumen, el sistema de pago necesita ser renovada, a partir de los pases a las máquinas. Esto puede eliminar la necesidad de frecuentes aumentos de tarifas.

Sinceramente, Sabryna Tennant

Enviado desde mi iPhone

Asunto Fare Aumentar Comentarios del público

De darrylnclt@aol.com

Para el interés MTC

Enviado Viernes, 25 de marzo 2016 15:39

De los 3 Opciones, apoyo:

Opcion 3:

- .05 ciento de aumento de tarifas, la reestructuración de la pasada semana, eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior de la

Coordinación de Transporte empleado (ETC) programa de compra.

Para los que pagan por el viaje, que tiene un plato local de \$ 2.25 es mucho más conveniente tener exacta

Cambio de \$ 2.30.

Los otros componentes de la Opcion 3 son muy razonables. También apoyo lo que los enfoques a largo plazo que producirán el aumento más ingresos que los C.A.T.S. crecen, se expanden y mejoran a corto plazo

y. Gracias,

Darryl Logsdon

Charlotte

Asunto Mejorar rutas y horarios

De Gudla, Ravi

Para el interés MTC

Enviado Viernes, 25 de marzo 2016 13:38

"Charlotte Población ha Cambiod significativamente en los últimos años lo que se traduce en una mayor cantidad los viajeros a la zona alta, pero las rutas C.A.T.S. y los horarios no se han actualizado en consecuencia y es casi el mismo que

2010, probablemente por eso vemos autobuses infrautilizados y carreteras congestionadas en las horas punta. Un buen ejemplo de la necesidad de que los planes de viaje y calendario revisado se encuentra al sur área de Charlotte. Sólo hay 4

rutas, 45x, 62x, 61x y 65x y todos se limitan a 485, que cubre la zona pequeña de las regiones designadas. En caso de 65x, que ni siquiera cubre la parte sur de Matthews, que tiene muchos pasajeros.

Por favor revisar las rutas de autobús y horarios sobre la base de Población Cambio en los últimos años como la mayoría de la gente

en lugar de viajar en un autobús que conducir y la falta de servicio razonable hecha CATS autobuses y subutilizado

pasajeros menos propensos a tomar el bus ".

Gracias,

Ravi Gudla

Tecnología Cuantitativo de Riesgos (BAU - CAQF) Oficina: 980.388.1931

Móvil: 704.771.4300

ravi.gudla@bankofamerica.com

Este mensaje y cualquier archivo adjunto, es para el destinatario (s) solamente, puede contener información privilegiada, confidencial y / o privada, y sujeto a los términos y condiciones disponibles en <http://www.bankofamerica.com/emaildisclaimer> importantes. Si usted no es el destinatario, por favor borrar

este mensaje.

Aumentar las Opciones de Fare sujetos

De Crump, Lynn

Para el interés MTC

Enviado Viernes, 25 de marzo 2016 8:43

Por favor, no retire el pase de descuento de 10 viajes. Tomo el autobús a / desde el trabajo y mi nieta toma el autobús a / desde la universidad. Los dos usamos el descuento de 10 viajes pasa, que es una gran ayuda. Mejor elegir Opcion 2.

Lynn Crump

Este correo electrónico y los archivos adjuntos pueden ser confidencial o privada. Cualquier revisión, uso, divulgación, distribución o copia de este mensaje está prohibida, salvo por o en nombre del destinatario. Si ha recibido este mensaje por error o no es el destinatario, por favor, eliminar o destruir el mensaje de correo electrónico y cualquier archivo adjunto o copias y notifique al remitente de la entrega errónea por correo electrónico de retorno. En la medida en que este mensaje o sus adjuntos fueron enviados sin cifrado, no podemos garantizar que el contenido no han sido Cambiod o manipulado. Cualquier consejo expresado en este mensaje está siendo entregado a usted únicamente para su uso en relación con los asuntos tratados en este documento y no podrá ser utilizada para ningún otro propósito sin nuestro consentimiento previo por escrito.

Asunto Opcion-2

De Debabrata Mohapatra

Para el interés MTC

Enviado Viernes, 25 de marzo 2016 05:33 AM

aumento de tarifas sujetas

De Marcos Wunder

Para el interés MTC

Enviado Viernes, 25 de marzo 2016 12:09a.m.

Me gusta Opcion 2. No creo que usted debe quitar el descuento en el pase de 10 viajes.

-Marca

retroalimentación Reunión sujeto

De Lisa Cuevas

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 22:05

Yo era un pasajero del autobús por más de 12 años. Hay muchos temas que deben ser abordados, algunos de los cuales pueden ahorrar dinero automáticamente C.A.T.S..

1. Instalación de máquinas expendedoras de billetes que realmente funcionan. He observado a 100 de las personas reciben transporte gratis porque la máquina no funciona. Apuesto a que si se podía realizar un seguimiento de esto, se consigue que Costoos CATS miles de dólares y eso es una cifra conservadora. Los paseos más libre se dan, menos un pasajero tiene que pagar por pases ergo, menos ingresos para los C.A.T.S..

2. Para mantener sus pasajeros actuales y atraer a los futuros pasajeros, C.A.T.S. tiene que hacer algunas mejoras en las paradas de Express. Por ejemplo, el parque Huntersville Gateway y paseo no tiene un panel de información para anunciar los retrasos en los tiempos de llegada o no llegada de los autobuses debido a que se han deshabilitado. Hay muchas mañanas largo de los años, que me he sentado esperando el autobús para llegar en vano. Muchos en la lluvia porque los refugios no son lo suficientemente grande como para cubrir todos los pasajeros. Tienes que llamar a servicio al cliente y esperamos que puedan seguir el autobús.

3. Las comunicaciones a los conductores de autobús también necesitan ser revisados ya que siempre hay cierta confusión con los controladores. Algunas veces algunos estaban tomando rutas alternas durante eventos especiales y otros no lo hacen. Un año esperamos 45 minutos para un autobús para venir debido a que el correo electrónico que se envió a los pasajeros tenía la ruta fecha Cambio equivocada de lo que fue comunicado a los conductores. No entiendo cómo un sistema público puede ser tan desorganizado y falto de comunicación precisa. He tenido que responder con correcciones a los correos electrónicos que, obviamente, tenían información inexacta.

4. Los autobuses que pasan la ruta 48X se les dio neumáticos que no podía superar la velocidad de 55 mph en la carretera. Esto es ridículo y suena como un fallo en la gestión o mantenimiento si los neumáticos correctos no se les ordenó. Esto también puede ser un problema de seguridad. Se ralentiza el tráfico en el carril HOV y carril del medio, ya que algunos conductores optan por viajar en el carril del medio o rápido en lugar de la HOV. También Costoos pasajeros valioso tiempo ya que todos tenemos un destino y nos gustaría llegar a tiempo. Algunos conductores parecen no querer entrar en el carril de la derecha cuando se acerque a la salida 19, y en lugar de permanecer en el carril rápido con el tráfico más lento. Siempre tiene más sentido para moverse en el carril de la derecha, ya que es la vía que se tomará a la salida en 23.

Tendrá que poner un poco de dinero en reparaciones con el fin de ver los beneficios en el futuro. En general, la gestión necesita una reforma y que necesitan para traer a las personas que se han ejecutado con éxito un sistema de transporte tan grandes como C.A.T.S..

Asunto retroalimentación del jinete en Opciones de tarifas

De Thomas & Stephanie raya

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 20:59

MTC,

Gracias por solicitar las órdenes del piloto y los C.A.T.S. servicios nos proporciona. En cuanto a la tarifa Propuesto Cambio Opciones, estoy firmemente a favor Opcion # 2:

Opcion 2:

- aumento de tarifas .10 ciento, la reestructuración de la pasada semana, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior de la Coordinación de Transporte del Empleado

(ETC) programa de compra.

Esto parece ser la Opcion más uniformemente distribuido de modo que todos los conductores comparten el aumento. Gracias,

Stephanie raya

piloto 64X

704-698-8268

aumento de tarifas sujetas

De Merrilee Fellows

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 19:21

Espero sinceramente que no retira el paseo 10 Opcion !! Tengo 66 y legalmente ciego. Yo uso principalmente C.A.T.S. viajar a mi trabajo voluntario. Lo hago dos veces / semana, lo que significa que un pase semanal no es una Opcion viable. Yo acepto de buen grado el hecho de que se necesita algún tipo de aumento de la tarifa, sin embargo retirar el paseo 10 de alto nivel / ADA Opcion impactaría seriamente mi capacidad de continuar mi experiencia como voluntario muy satisfactoria. Yo no sólo me impactar personalmente, sino que también afectar Aula Central, donde he trabajado 10-12 horas / semana durante casi ocho años.

Gracias por su consideración

Merrilee Fellows

Mantenga el sujeto pase de 10 viajes

De Blaine Josey

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 19:15

Me gusta mucho la comodidad de la express pase de 10 viajes. Por favor, no retire el 10 de paseo.

Gracias, Blaine

Asunto: Precios Aumentar Comentarios del público

Fecha: Jue 24 Mar el año 2016 13:03:37 -0500

Para: Blaine_josey@hotmail.com

De: websubscriptions@subscriptions.charlottenc.gov

COMENTARIOS DEL PÚBLICO FARE AUMENTO

CATS Propuesto tres Opciones para aumentar los ingresos procedentes de las tarifas y pases. Opciones de dos proponen un modesto incremento en las tarifas de transporte, junto con Cambios de pasar descuentos mientras que el otro propone Opcion Cambios en los descuentos con los pases. De cualquier Opcion sería eficaz

1 de julio de 2016. El Propuesto Cambios de tarifas o descuentos son necesarios para compensar un déficit de presupuesto de funcionamiento \$ 2.8 millones proyectados para el año fiscal 2017. Con el fin de lograr un reparto equilibrado

presupuesto y para proporcionar la menor cantidad de impacto a los clientes, los siguientes fueron Opciones presentado a la consideración de la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) y el público en una audiencia pública el 23 de marzo 2016 a 17:30:

Opcion 1:

- La reestructuración de la pasada semana, eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior del transporte de empleados

Coordinador (ETC) programa de compra.

Opcion 2:

- aumento de tarifas .10 ciento, la reestructuración de la pasada semana, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior de la Coordinación de Transporte del Empleado

(ETC) programa de compra.

Opcion 3:

- .05 ciento de aumento de tarifas, la reestructuración de la pasada semana, eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior de la

Coordinación de Transporte empleado (ETC) programa de compra.

El MTC llevó a cabo una audiencia pública en su marcha 23 de, 2016, reunión. Se invitó al público a inscribirse y hacer comentarios sobre las Opciones de Propuesto. C.A.T.S. continúa tomando los comentarios del público el 15 de abril, 2016, en el aumento de la tarifa y descuento Propuesto Cambios. Para proporcionar comentarios para revisión por el favor de llamar C.A.T.S. número de servicio al cliente al 704-336- MTC

7433, enviar un correo electrónico a MTCinterest@charlottenc.gov o enviar una carta a:

C.A.T.S. Fare Aumentar

C / Marketing O C.A.T.S.

600 East 4th Street

Charlotte, NC 28202

COMENTARIOS DEL PÚBLICO Aumento FARE

C.A.T.S. proponen tres options para aumentar ¿Los Ingresos procedentes de las Tarifas y Pases. Dos OPCIONES proponen ONU modesto Incremento en las Tarifas de transporte junto con los Cambios Que Pasar Descuentos MIENTRAS Que La Otra Opción PROPONE: cambios en los

Descuentos con los paSES. CUALQUIERA de las options Sérían A partir del 1 de julio de 2016. El hijo propuestos Necesarios: cambios en las Tarifas o Descuentos para Compensar ONU déficit de presupuesto de \$ 2.8 Millones FUNCIONAMIENTO Proyectados párr El año fiscal de 2017. Con el fin de lograr v ONU equilibrado presupuesto y

para proporcionar la Menor Cantidad de

Impacto Un los Clientes, se presentaron las Siguietes options a la consideration de la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) y El Público En Una audiencia pública el 23 de marzo de 2016 una 17:30:

Opción 1:

- La Reestructuración de la Semana Pasada, Eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el Aumento de Precios de los Pases para las organiz aciones ACTUALMENTE en el Nivel Superior de la Coordinadora de Empleados de Transporte (ETC) Programa de compra.

Opcion 2:

- .10 Ciento de Aumento de Tarifas, La Reestructuración de la Semana Pasada, y el Aumento de Precios de los paSES Para Las Organizaciones ACTUALMENTE en el Nivel

Superior del Programa de compra para Empleados Transporte Coordinación (ETC).

Opción 3:

- .05 Ciento de Aumento de Tarifas, La Reestructuración de la Semana Pasada, Eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el Aumento de Precios de los paSES Para Las

Organizaciones ACTUALMENTE en el Nivel Superior del Programa de compra para

Empleados Transporte Coordinación (ETC).

El MTC LLEVO un Cabo Una audiencia pública en su marcha el 23 de 2016, de la reunión. Se Invito al Público y una Inscribirse Hacer comentarios Sobre las Propuestas options. C.A.T.S. Es continuación Tomando los comentarios del Público el 15 de abril de 2016, los Cambios propuestos Aumento de la tarifa y de Actualización. Para proporcionar comentarios para Revisión Por el favor de Llamar C.A.T.S., Número de servicio al cliente AL 704-336-7433, envíe ONU Correo electrónico un MTCinterest@charlottenc.gov o envíe Una carta a:

C.A.T.S. Fare Aumentar

C / Marketing O C.A.T.S.

600 East 4th Street

Charlotte, NC 28202

Puede ver o actualizar su dirección de suscripciones, contraseña o correo electrónico en cualquier momento en su

Perfil del usuario Page.

Visítenos en la web en <http://www.ridetransit.org>. Otras preguntas o preocupaciones pueden ser dirigidas a telltransit@ci.charlotte.nc.us.

Este correo electrónico fue enviado a Blaine_josey@hotmail.com usando GovDelivery, en nombre de:

CharMeck.org · 600 East Fourth Street · Charlotte, NC 28202 · 1-800-439-1420

Tarifa sujeta aumento

De v6an

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 17:45

Yo voto por Opcion 2 o posiblemente en el futuro se haga un pase que el usuario final puede añadir dinero a través de un teléfono inteligente

Enviado desde mi Sprint Samsung Galaxy S® 6.

Asunto Bus Cambio

De Patricia Gard

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 16:53

Hola He estado viajando desde que comenzó a 80x. ¿Puede por favor describir lo que la reestructuración pase semanal podría implicar? Muchas gracias.

Enviado desde Patti ~ ~

Asunto autobús Fare Aumentar

De Boyles, Elaine

Para el interés MTC

Cc Boyles, Elaine

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 15:45

Me gustaría recibir más justificación para el aumento de la tarifa de sólo "compensar un déficit de presupuesto de funcionamiento." ¿Estás bromeando? Me paseo los 77X casi todos los días a pesar de que pagar por un lugar de estacionamiento. Me pareció que era una buena idea para ayudar económicamente pero supongo que está a punto de Cambio para mí.

Los autobuses tienen problemas de forma continua. Ayer fue la puerta que tiene problemas para cerrar. Casi todos los días tenemos que hacer frente a los autobuses que van por debajo del límite de velocidad debido a los neumáticos recapitulación más baratos. Hay demasiadas mañanas y las tardes donde el autobús no se presenta debido al tráfico o se rompe

abajo.Entonces tenemos que hacer frente a la velocidad más lenta por encima de eso. Nadie en CATS le importa si lo hacemos a tiempo al trabajo. Me siento como el servicio al cliente no es importante mas, C.A.T.S., pero aún así quieres que pagar más por un paseo.

¿Usted ha visto los precios del gas últimamente? No hay ninguna razón para elevando las tarifas a menos que los precios del gas cohete del cielo.

Vamos a conseguir nuevos autobuses expresos? Los que han tenido que cabalgamos. Algunos de ellos paseo muy duro! Apenas la semana pasada, tuve que montar en uno sin A / C y fue muy caliente en allí. Disculpas vino del conductor del autobús, por supuesto.

Sinceramente, no creo que deberíamos tener que pagar por un paseo si el autobús llega tarde o si no hay calor o A / C. Sucede con demasiada frecuencia. Nadie quiere pagar para ser miserable o tarde.

Yo, por ejemplo, estaré conduciendo mi coche y tal vez más que nunca en el autobús si las tarifas aumentan. Simplemente no tiene sentido ir para arriba en los precios cuando no podemos ver ninguna Cambios está haciendo así que por favor me ilumine.

Gracias por su atención en este asunto. Elaine Boyles

Oficina del Fiscal del Distrito

700 Este de la calle Comercio

Charlotte, NC 28202

704-686-0777

Elaine.Boyles@nccourts.org

Correspondencia por correo electrónico desde y hacia esta dirección puede estar sujeto a la Carolina del Norte la ley de acceso y de ser así, pueden ser revelados.

Asunto Re: Precios Públicos Aumentar Comentarios

De Philipp Stahala

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 15:42

Mi sugerencia es siempre asegurarse de que funciona la caja de pago. No podía contar la cantidad de veces que todo el bus montó de forma gratuita debido a un error con el lector de tarjetas.

Enviado desde mi iPhone

COMENTARIOS DEL PÚBLICO FARE AUMENTO

CATS Propuesto tres Opciones para aumentar los ingresos procedentes de las tarifas y pases. Opciones de dos proponen un modesto incremento en las tarifas de transporte, junto con Cambios de pasar descuentos mientras

Por otra Opcion propone Cambios en los descuentos con los pases. De cualquier Opcion sería

a partir del 1 de julio de 2016. El Propuesto Cambios de tarifas o descuentos son necesarios para compensar un déficit presupuestario de \$ 2.8 millones de funcionamiento previsto para el año fiscal 2017. Con el fin de lograr un presupuesto equilibrado y para proporcionar la menor cantidad de impacto a los clientes,

Opciones de las siguientes fueron presentados a la consideración de la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) y el público en una audiencia pública el 23 de marzo 2016 a 17:30: Opcion 1:

- La reestructuración de la pasada semana, eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior del transporte de empleados

Coordinador (ETC) programa de compra.

Opcion 2:

- aumento de tarifas .10 ciento, la reestructuración de la pasada semana, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior de la Coordinación de Transporte del Empleado

(ETC) programa de compra.

Opcion 3:

- .05 ciento de aumento de tarifas, la reestructuración de la pasada semana, eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior del programa de compra para empleados Transporte Coordinación (ETC).

El MTC llevó a cabo una audiencia pública en su marcha 23 de, 2016, reunión. Se invitó al público a inscribirse y hacer comentarios sobre las Opciones de Propuesto. C.A.T.S. continúa tomando los comentarios del público el 15 de abril, 2016, en el aumento de la tarifa y descuento Propuesto

Cambios. Para proporcionar comentarios para revisión por el favor de llamar C.A.T.S. número de servicio al cliente al 704-336-7433 MTC, envíe un correo electrónico a MTCinterest@charlottenc.gov o envíe una carta a:

C.A.T.S. Fare Aumentar

C / Marketing O C.A.T.S.

600 East 4th Street

Charlotte, NC 28202

COMENTARIOS DEL PÚBLICO Aumento FARE

C.A.T.S. proponen tres options para aumentar ¿Los Ingresos procedentes de las Tarifas y Pases. Dos OPCIONES proponen ONU modesto Incremento en las Tarifas de transporte junto con los

Cambios Que Pasar Descuentos MIENTRAS Que La Otra Opción PROPONE: cambios en los

Descuentos con los paSES. CUALQUIERA de las options Sérían A partir del 1 de julio de 2016. El hijo propuestos Necesarios: cambios en las Tarifas o Descuentos para Compensar déficit de la ONU

de presupuesto de \$ 2.8 Millones FUNCIONAMIENTO Proyectados párr El año fiscal de 2017. Con el fin de lograr v ONU presupuesto equilibrado y para proporcionar la Menor Cantidad de Impacto a los Clientes, se presentaron las Siguietes options a la consideration de la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) y El Público en Una audiencia pública el 23 de

Marzo de 2016 17:30 una:

Opción 1:

- La Reestructuración de la Semana Pasada, Eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el Aumento de Precios de los Pases para las organiz aciones en ACTUALMENTE

El Nivel Superior de la Coordinadora de Empleados de Transporte (ETC) Programa de compra.

Opcion 2:

- .10 Ciento de Aumento de Tarifas, La Reestructuración de la Semana Pasada, y el Aumento de Precios de los paSES Para Las Organizaciones ACTUALMENTE en el Nivel

Superior del Programa de compra para Empleados Transporte Coordinación (ETC).

Opción 3:

- .05 Ciento de Aumento de Tarifas, La Reestructuración de la Semana Pasada, Eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el Aumento de Precios de los paSES Para Las

Organizaciones ACTUALMENTE en el Nivel Superior del Programa de compra para Empleados Transporte Coordinación (ETC).

El MTC LLEVO un Cabo Una audiencia pública en su marcha el 23 de 2016, de la reunión. Se Invito al Público y una Inscribirse Hacer comentarios Sobre las Propuestas options. C.A.T.S. Es continuación Tomando los comentarios del Público el 15 de abril de 2016, los Cambios propuestos Aumento de la tarifa y de Actualización. Para proporcionar comentarios para Revisión Por el favor de Llamar C.A.T.S., Número de servicio al cliente AL 704-336-7433, envíe ONU Correo electrónico un MTCinterest@charlottenc.gov o envíe Una carta a:

C.A.T.S. Fare Aumentar

C / Marketing O C.A.T.S.

600 East 4th Street

Charlotte, NC 28202

Puede ver o actualizar su dirección de suscripciones, contraseña o correo electrónico en cualquier momento en su perfil de usuario Page.

Visítenos en la web en <http://www.ridetransit.org>. Otras preguntas o preocupaciones pueden ser dirigidas a telltransit@ci.charlotte.nc.us.

Este correo electrónico fue enviado a pstahala@ci.charlotte.nc.us utilizando GovDelivery, en nombre de: CharMeck.org · 600 East Fourth Street · Charlotte, NC 28202 · 1-800-439-1420

C.A.T.S.; FARE AUMENTO

De Gauruder, Mavis M

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 15:03

He revisado las tarifas Propuesto aumenta hasta los pases de transporte. Si bien no parecen los .05 o .10 aumentos de tarifas como un gran salto, todas las propuestas incluyen el aumento de los precios de los pases para las organizaciones en el nivel de categoría superior de la ETC. Esto probablemente parece crear un menor impacto en los corredores individuales, sin embargo, mi esperanza es que nuestros empleadores no pasar esto a nosotros. Mi temor es que lo harán.

Monto el autobús de cercanías de Fort Mill-82X este es el pase más caro, pero tenemos tiempos limitados y no parecen tener los conductores de autobús con experiencia en maniobras a través de tráfico de la carretera. No

hay carriles expresos y es muy frustrante cuando un conductor tiene miedo de carriles Cambio y que poco a poco a lo largo de la fluencia, lo que para un muy largo viaje. O cuando hay un accidente que los conductores no se les informa sobre rutas alternas.

Con el fin de aumentar la cantidad de pasajeros de cercanías es necesario que haya una mejora en el servicio no aumentos en las tarifas.

Mavis M. Gauruder

El plomo vicepresidente adjunto CSSO equipo

US Trust, Bank of America Private Wealth Management

NMLS ID 526476

NC1-028-29-01 150 de la calle North College Charlotte, NC 28255 hasta 0001

T 980.386.5422 F 800.977.2601

mavis.m.gauruder@ustrust.com

es mejor cuando estamos conectados Life™

Este mensaje y cualquier archivo adjunto, es para el destinatario (s) solamente, puede contener información privilegiada, confidencial y / o privada, y sujeto a los términos y condiciones disponibles en <http://www.bankofamerica.com/emaildisclaimer> importantes. Si usted no es el destinatario, por favor borrar este mensaje.

Asunto Fare Aumentar el comentario público

De Rob

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:43

El aumento de la tarifa Propuesto Opciones se enumeran a continuación en mi orden de preferencia con mi preferido Opcion primera y mi menos favorecidos Opcion el último.

Opcion 2: (el más preferido)

- 0,10 ciento de aumento de tarifas, la reestructuración de la pasada semana, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior del programa de compra para empleados Transporte Coordinación (ETC).

Opcion 1:

- La reestructuración de la pasada semana, eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior de la Coordinadora de Empleados de Transporte (ETC) programa de compra.

Opcion 3: (menos favorecidos)

aumento .05 ciento de tarifas, la reestructuración de la pasada semana, eliminando el paso de descuento de 10

viajes, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior del programa de compra para empleados Transporte Coordinación (ETC).

Yo uso principalmente el pase de 10 viajes. El impacto del aumento de la tarifa no debe afectar desproporcionadamente a un método de pago de tarifas. Todos los clientes, incluidas las organizaciones actualmente en el nivel superior del programa de compra para empleados Transporte Coordinación (ETC) deberían contribuir igualmente al aumento de la tarifa.

Robert Armstrong

Asunto aumento de la tarifa y de 10 viajes de reestructuración pase Comentarios

De Nancy.Rasche@wellsfargo.com

Para el interés MTC

cc Nancy.Rasche@wellsfargo.com

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:42

Buenas tardes,

Me paseo a los C.A.T.S. Express Bus 53X. No creo que es en el mejor interés de los pasajeros que viajan en la actualidad este autobús para ser sometido a un aumento de la tarifa o una alteración en el pase de 10 viajes. Hay una serie de cuestiones que han surgido desde el establecimiento de la parada de autobús camino del canto:

autobús de la mañana que llega continuamente tarde.

Algunos conductores no utilizan los carriles VAO en la autopista 77.

El hacinamiento del autobús, debido a la mayor cantidad de pasajeros de la expansión Ridge Road. autobús de la noche que llega continuamente tarde o no en absoluto.

El último autobús de la tarde es a las 5:38 pm, que no ofrece la oportunidad de trabajar más tarde por la tarde o participar en cualquier otra después de los eventos por hora de trabajo.

El 48X, así como la 77X, tiene tiempos más frecuencias, que a veces tiene muy pocos pasajeros en el autobús. Por lo tanto, podría ser una sugerencia para que el 48X y el 77X parada en el centro comercial Northlake en ciertos momentos de la mañana y la tarde.

La mayoría de los empleadores de la zona permiten a sus empleados trabajar desde casa al menos una vez semana. Por lo tanto, es beneficioso para mantener el express pase 10 paseo en su lugar.

Gracias,

Nancy Rasche

Wells Fargo Retiro Riesgo Operacional - Tercera Parte Funcionario

La riqueza y la gestión de inversiones

Wells Fargo | 401 South Tryon Street | 5th Floor | Charlotte, NC 28202-1934

MAC D1050-05B

Tel (704) 383-4562 Fax (704) 383-8424

nancy.rasche@wellsfargo.com

Asunto Tu email

De HERNAN ATENCIO

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:40

Estimados señores:

Después de comprobar que su traducción al español, no creo que cualquier cliente de habla española va a entender nada.

Esta traducción no tiene errores. I tiene "horrores".

Hay muchas personas en Charlotte que son educados de habla hispana y que deben ser capaces de obtener ayuda con facilidad.

Hernan Atencio

704-904-9390

Aumento de tarifas sujetas

Dave Glass

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:29

Creo que los C.A.T.S. tiene que mirar en proporcionar un mejor servicio. Al proporcionar un mejor servicio (más cerca de los tiempos en el horario publicado) pilotos serían más segura de servicio que podría ser dependía. Por lo tanto, un mejor servicio debería aumentar de pasajeros.

Me paseo de la ruta 43 todos los días de mi ir y volver del trabajo (trabajo cerca de Estadio Banco de América) ar un negocio propiedad de Charlotte larga data. Si nuestro servicio al cliente era pobre que no sería capaz de mantenerse en el negocio.

Ruta 43 debe estudiarse detenidamente con el fin de proporcionar un servicio más oportuno. Es muy difícil para la ruta 43 con el programa o en la hora punta.

Hoy en día el 24 de marzo, 2016, anoche yo estaba esperando a la salida # 43 en McMullen Creek Parkway (en la tienda de 7-11 y Lowes en Johnston Road. El autobús programar para salir estación Sharon Road West en

05:44 era por lo menos 30 minutos de programa de anoche.

Yo estaba muy molesto porque completado un encargo y estaba de vuelta en la parada McMullen Creek de

05:55 y tuvo que esperar hasta después de las 6:30 para el autobús para llegar.

Mi opinión es que por la mejora del servicio (más llegadas puntuales) aumentarán de pasajeros y reducir el déficit presupuestario.

Gracias

David Glass

Contador

Poco Hardware Co. Inc. datos personales a continuación dave@lifeunwrapped.com

704-995-3744 (celular #)

Tarifa sujeta aumento

De Rosas, Diane

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:26

Tengo un pase inteligente sin embargo yo realmente no siento que es justo para que el público tenga un aumento. Para uno autobuses

son ya sea tarde o romperse.

Ha habido por lo menos dos incidentes en los que yo estaba esperando el autobús por la mañana y me dijeron que no era de autobús

que vence a ninguna mano de obra. Hacía frío y la lluvia que cae fuera.

Las personas que estaban de pie conmigo no tenían otros medios de transporte. Últimamente el último autobús ha llegado tarde y no ha habido pilotos que se están formando en ese último autobús. Uno que realmente nos asusta.

Si un aumento de la tarifa se pone en práctica espero que sea el más bajo Opcion?

Atentamente; Diane Rosas

336-5113

C.A.T.S.; Fare Aumentar

De Trey McClendon

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:24

Hola

Estoy a favor de que sea Opcion da el menor impacto a los jinetes de todos los días. Eso podría ser Opcion 2, pero yo no puedo decir. Un aumento de la tarifa \$.10 en el caso de los corredores no diarios no disuadiría de

pasajeros tanto como golpear a las personas que ya proporcionan la mayoría de los fondos de Lynx.

Trey McClendon

C.A.T.S.; Fare Aumentar

De Martin, Kathy

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:21

Desde que trabajo para una de las empresas de primer nivel, estoy en contra de tener los descuentos

Cambiod. He estado montando C.A.T.S. desde que comenzaron los descuentos. Si se toman los descuentos

distancia o los pases aumenta mucho más, entonces voy a tener que encontrar alguna otra manera de llegar al trabajo del centro. Yo uso el trayecto 10 para el local y expresar lo que se llevaría a cabo por los tres Opciones.

Todos los otros aumentos han sido a la tarifa, y eso significa que los pases también subían. Por qué

es esta vez la tarifa de aumentar los descuentos y retirará el pase? ¿Estás tratando de bajar de pasajeros?

Kathy Martin, mucho tiempo C.A.T.S. Cliente

Este mensaje y cualquier archivo adjunto, es para el destinatario (s) solamente, puede contener información privilegiada, confidencial y / o privada, y sujeto a los términos y condiciones disponibles en <http://www.bankofamerica.com/emaildisclaimer> importantes. Si usted no es el destinatario, por favor borrar este mensaje.

Asunto Fare Aumentar los comentarios

De Caso, Carol

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:19

¿Cómo va a cualquiera de estas Opciones de afectar el pase Superior mensual? Yo elegiría Opcion 1 si se les da una opción.

Carol Case | Asistente Ejecutiva

Grant Thornton

T (directa) +1 704 632 6860

F +1 704 337 2973

E carol.case@us.gt.com | W www.grantthornton.com

Grant Thornton es la firma miembro estadounidense de Grant Thornton International Ltd. Grant Thornton International Ltd y sus firmas miembro no forman una sociedad en todo el mundo, ya que cada firma miembro es una entidad legal separada y distinta. En los EE.UU., visite Grant Thornton en www.GrantThornton.com.

Por favor considere el medio ambiente antes de imprimir este e-mail.

Por favor entender que, a menos que se indique expresamente lo contrario, cualquier consejo dado por escrito

Grant Thornton que se contiene en, transmitió con, o unido a este e-mail es: (1) limitada a las cuestiones y las posibles consecuencias fiscales dirigidas específicamente en este documento, y; (2) no previsto o escrita por Grant Thornton como el asesoramiento sobre la aplicación o

la eventual aplicación de las sanciones que puedan imponerse en virtud ninguna, estatal o extranjera estatuto o reglamento federal de cualquier manera.

Esta dirección de correo está destinado únicamente a la persona o entidad a la que va dirigida y puede contener información confidencial y / o privilegiada. Se prohíbe cualquier revisión, divulgación, copia, impresión u otro uso de este correo electrónico por personas o entidades distintas del destinatario. Si usted ha recibido este correo por error, por favor, póngase en contacto inmediatamente al remitente y elimine el material de cualquier ordenador.

En cuanto a sujetos Propuesto CATS aumentos de tarifas

De Angela.D.Copen@wellsfargo.com

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:19

Hola, escribo en relación a los aumentos de tarifas Propuesto. No puedo asistir a las reuniones a las que están llevando a cabo, pero a decir de los tres Opciones de presentados, mi voto es para Opcion 2: aumento de la tarifa .10 ciento, la reestructuración de la pasada semana, mirando a premios de los billetes para las organizaciones actualmente en el nivel superior de las el programa de compra de ETC.

Por favor, no acabar con el express pase de 10 días. Ese es un paso tan agradable para ser capaz de comprar para las personas que utilizan el autobús un par de veces al mes, pero no todos los días. Proporciona una gran flexibilidad para los pasajeros. La flexibilidad es clave.

Gracias por ponerte en nuestras opiniones sobre esto. Me gustaría poder asistir a las reuniones, pero espero que la decisión final es lo que mejor convenga a todas las partes involucradas. ¡Gracias!

Angela (Angie) Copen

Consultor de Comunicaciones 2

Wells Fargo Educación Servicios Financieros

8740 Research Drive, Charlotte, NC 28262 | MAC: D1107-045

Teléfono (980) 201-5313 Celular (704) 746-8069

Angela.D.Copen@wellsfargo.com

Asunto ¿Qué significa "reestructuración de pase semanal" significa?

De Bost, Byard T

Para el interés MTC

100 | Página

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:17

Opciones de los demás son sencillos.

Byard

Asunto pregunta respecto Opciones

De Rosemary.Spivey@wellsfargo.com

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:16

Por favor, defina "organizaciones actualmente en el nivel superior del transporte de empleados

Coordinación (ETC) programa de adquisición".

Se menciona en los 3 Opciones de embargo no estoy seguro de que el "nivel superior"

se refiere a.

¡Gracias! Rosa

Romero Spivey, CLU

AVP, Servicios al Cliente Consultor

Equipo de la vida institucional de los recursos

Wells Fargo Advisors, LLC | 301 S College Street, Piso 19 | Charlotte, NC 28202

D1053-190 MAC

Tel 704-715-8171 | Fax 704-715-4002

rosemary.spivey@wellsfargo.com

Asunto Comentarios

De rozell.mcravin@wellsfargo.com

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:16

la reestructuración de la pregunta 10 pase paseo. ¿Qué quieres decir?

Una Opción ... es conseguir que todas las cajas de tarifa fija se rompió. Las cajas de tarifas se rompió se pierden en los ingresos que

no debe ser transmitido al cliente !!!!

Aumento de Tarifas sujetas

De Eudy, Donna

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:16

Usted proporciona autobuses lamentablemente inadecuado para sus corredores Express. Jinetes, que causan que ningún problema, que en silencio y regularmente la bicicleta en su quebrado, sucio

autobuses. Entonces encontramos que haya comprado neumáticos inferiores, para los autobuses Express, su solución? Gobernar estos autobuses viajan un estado a otro hasta por debajo de 50 MPH ... causando aún más retraso en el viaje de todos ... el precio del combustible ha caído casi a la mitad y usted tiene el nervio para pedir un aumento? Arranque de dinero, mentirosos y tramposos Hablar de la mala gestiónQue Charlotte típico es mi opinión, ya que lo preguntas.

Donna C. eudy de Crédito Oficial de Servicios Comerciales

+1 704 339 2950 (tel)

Donna.Eudy@cit.com

201 S Tryon Street Charlotte, NC 28202 www.cit.com/commercialservices

Este mensaje de correo electrónico y cualquier material que se acompañan pueden contener información confidencial, secreto y confidencial de CIT Group Inc. o sus subsidiarias o filiales (colectivamente, "CIT"), y están destinados únicamente para el destinatario (s) nombrado anteriormente. Si usted no es el destinatario de la presente comunicación, la utilización, divulgación, impresión, copia o distribución, o la confianza en el contenido, de esta comunicación está estrictamente prohibido. CIT se exime de cualquier responsabilidad derivada de la revisión, retransmisión, difusión o cualquier otro uso de, o la toma de cualquier acción basándose en esta comunicación por personas distintas al destinatario (s) previsto. Si ha recibido este mensaje por error, por favor, responda al remitente asesoramiento del error en la transmisión, e inmediatamente eliminar y destruir la comunicación y cualquier material que se acompañan. En la medida permitida por la ley aplicable, el CIT y otros pueden inspeccionar, revisar, supervisar, analizar, copiar, grabar y retener cualquier comunicación enviado o recibido en esta dirección de correo electrónico.

Sin perjuicio de tarifa aumenta Comentarios del público

De Lazzaro, de Tony S

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:15

Buenas tardes.

Yo no era capaz de asistir a la reunión de anoche y realmente apreciamos su alcanzando hacia fuera a mí a hacer comentarios. Soy un veterano de 8 años de 54X y empezar desde el parque y paseo. No hay tiempo real es o verdadera

ahorro de gas en no manejar, pero hay un gran ahorro de aparcamiento para mí. Yo uso el pase de 10 viajes, ya que hay veces que puede ser asignado en el campo por un día o dos, y esos días se perderían si me he comprado mensual. Aprecio el descuento del 10 paseo en la facilidad de uso y un menor número de billetes que representa.

102 | Página

Así que, desde mi punto de vista egoísta Apoyo Opcion 2. Una vez dicho esto voy a apoyar cualquier plan que no afecta a mi ruta y horario.

Gracias por preguntar,

tony Lazzaro

Gerente de Implementación - OPS- CW Lark de gran altura y la TC Almacén vapor de la planta Road, Mt. Holly, Carolina del Norte

980-373-6929

Tony.Lazzaro@duke-energy.com

Contratados a través de recursos técnicos aliadas

C.A.T.S.; Fare Aumentar

De Purnell, Lynn

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 14:14

Yo apoyo Opcion 2. El descuento boleto de 10 viajes anima a su compra, lo que a su vez acelera el embarque de pasajeros. El billete con descuento también incentiva a las personas a utilizar el servicio CATS con más frecuencia.

Gracias por la oportunidad de opinar.

Lynn O. Purnell, PE, ENV-SP

Tráfico, Planificación y Medio Ambiente Director

Región Sudeste

121 West Street Comercio

suite 1950

Charlotte, NC 28202

Directo: 704.342.5405

Móvil: 704.488.5038

purnell@pbworld.com

www.wspgroup.com www.pbworld.com

AVISO: Esta comunicación y cualquier archivo adjunto ("este mensaje") pueden contener información confidencial para uso exclusivo del destinatario (s) previsto. Cualquier uso no autorizado, revelación, visión, copia, alteración, difusión o distribución de, o la confianza en este mensaje está estrictamente prohibido. Si ha recibido este mensaje por error, o si no son un destinatario autorizado, por favor notifique inmediatamente al remitente respondiendo a este mensaje, borra este mensaje y todas sus copias de su sistema de correo

electrónico y destruir todas las copias impresas.

Someter No hay un aumento en la tarifa

De charleslampkin52@yahoo.com

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 24 de marzo 2016 13:21

Si no va a haber un aumento de la propagación

El servicio más

T-Mobile. Red 4G nacional Primero de Estados Unidos.

Asunto RE: hablar en la reunión de esta noche C.A.T.S.

De Kinard, Olaf

Para lnewell@inreachnc.org~~V; MTC interés

Enviado Miércoles, 23 de marzo 2016 14:45

Adjuntos << >> Olaf Kinard.vcf

Vamos a ver si podemos dar cabida a esa petición

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología

Subdirector de Transporte Público

Sistema de tránsito del área de Charlotte

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

De: Laura Newell [mailto:lnewell@inreachnc.org]

Enviado: Miércoles 23, de marzo de, el año 2016 13:53

Para: interés MTC

Asunto: hablar en la reunión de esta noche C.A.T.S.

Me gustaría hablar en las reuniones C.A.T.S. esta noche, pero que tendría que salir después de las 06:30 ya que no es posible tomar el autobús a casa en la oscuridad.

Si puedo conseguir en el horario de hablar antes de las 6:30 entonces eso sería bueno. Compro el paseo 10 pasa desde

104 | Página

No viajar en el autobús lo suficiente para pagar los \$ 80 por un pase mensual para No me gustaría ver el pase de 10 viajes desaparezca.

Gracias,

Laura Newell

Asunto RE: Comentario de audiencia pública

De Kinard, Olaf

Para Trevor Beauford; MTC interés

Enviado Miércoles, 23 de marzo 2016 14:44

Adjuntos << >> Olaf Kinard.vcf

Trevor,

Usted puede asistir a la reunión de esta noche a las 5:30 en 600 East 4th Street, Charlotte NC en la habitación 267 o puede escribirlas en un correo electrónico a esta dirección y se les proporcionará a los funcionarios elegidos para su revisión.

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología Subdirector de transporte público Charlotte

Área de Sistema de Transporte

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

-----Mensaje original-----

De: Trevor Beauford [mailto: tbeauford@friendshipcharlotte.org] Enviado: Miércoles 23, de marzo de, el año 2016 8:23

Para: interés MTC

Asunto: Comentario de audiencia pública

Me gustaría dar a los comentarios del público en la actualidad. Mi nombre es Trevor Beauford y mi teléfono celular es

7042589410

Enviado desde mi iPhone

Por favor, disculpe la brevedad y erratas

Asunto RE: March 23 de Audiencia Pública

De Kinard, Olaf

Para marckesten@live.com; MTC interés

Enviado Miércoles, 23 de marzo 2016 14:43

Adjuntos << >> Olaf Kinard.vcf

Bagazo,

Gracias por tus comentarios. Voy a ofrecer a los funcionarios elegidos para revisar antes de su voto el próximo mes.

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología

Subdirector de Transporte Público

Sistema de tránsito del área de Charlotte

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

De: marckesten@live.com [mailto:marckesten@live.com]

Enviado: Martes 22, de marzo de, el año 2016 10:33

Para: interés MTC

Asunto: March 23 de Audiencia Pública

Hola,

Debido negocio imprevisto necesita en mi lugar de trabajo, no podré asistir a la audiencia pública el miércoles. Sin embargo, he querido compartir mis pensamientos sobre las Opciones de para aumentar los ingresos para los C.A.T.S..

Actualmente compro el de 10 viajes expresar pase con descuento, ya que sólo utiliza el transporte 2-3 veces a la semana, y el pase semanal no es beneficioso para mí financieramente. Abordo 77x en Cornelius, tomo

que hasta la Línea Azul lince en la parte alta, y viajar en el tren hasta que llegue a la Sharon Rd. La estación del oeste. A partir de ahí, en que suba 55 Westinghouse y tomo eso al área Steele Creek en la que trabajo.

A pesar de que Opcion 2 me puede beneficiar un poco más, yo estoy a favor de Opcion 1. Creo que sería mejor para quitar pasa el descuento de 10 viajes. Sé que hubo un aumento de precios en

2014, y el número de usuarios todavía ha increaed desde entonces, pero creo que sería más perjudicial para la imagen de los C.A.T.S. para hacer otro aumento de tarifas para todos. Muchos pasajeros que trabajan en la zona alta, y utilizan los pases de 10 viajes expresos, toman el autobús expreso cada día de la semana. Creo que sería más fácil para ellos ir a un paso diferente a todos los pilotos que pagan una tarifa más alta. Además, se completará la I-77 trabajos carril corredor (o cerca de ser completado) el próximo año, por lo que los trabajadores de la parte alta tendrá que recurrir a. Entiendo que esta Opcion no me beneficiaría. El hecho de

que Opcion 2 me beneficiaría más, esto no significa que beneficiaría a todos los C.A.T.S. / pasajeros LYNX. Es mi opinión que la Opcion 1 le iría mejor para la imagen de C.A.T.S., así como la imagen de la ciudad de Charlotte.

Por favor, hágamelo saber si usted tiene alguna pregunta o inquietud. Gracias por tu tiempo.

Marc Kesten

(704) 968-2713 - móvil (989) 513-0883 - otra marckesten@live.com

Asunto RE: Precios Reunión Pública Alza

De Kinard, Olaf

Scott Fomentar; MTC interés

Enviado Miércoles, 23 de marzo 2016 14:39

Adjuntos << >> Olaf Kinard.vcf

scott,

Gracias por su respuesta. Vamos a Ayuntamiento el próximo lunes con un contrato para reemplazar toda la flota cajas de pasajes de autobús, que es de aprox .. 350 vehículos. El Costoo es de \$ 7.5 millones para reemplazar toda la flota. Los habríamos reemplazado antes, pero cuando la recesión golpeó en 2008,

C.A.T.S. perdieron más de \$ 15 millones anuales en impuestos sobre las ventas durante varios años tuvo que reducir los gastos de operación por \$ 23 millones, etc., que reduce nuestra capacidad de hacer programas de capital ya que no fueron financiados. (Pasó de \$ 71 millones a \$ 51 millones en los recibos de impuestos sobre las ventas en unos dos años.) El impuesto sobre las ventas apenas se ha recuperado en el último año y alcanzó el nivel de impuesto sobre las ventas antes de la

recesión. Así que ahora estamos en condiciones de avanzar.

En cuanto a la cantidad debida a la caja de cobro sabemos que va de año que se han reducido alrededor de \$ 800.000 en la recaudación de efectivo en las cajas de pasajes. Algunos de que la caída podría ser debido a los precios del gas.

Vamos a incluir sus comentarios en el documento para el MTC funcionarios elegidos para su revisión. Gracias

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología

Subdirector de Transporte Público

Sistema de tránsito del área de Charlotte

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

De Scott Foster, [mailto: scott.foster@roadrunner.com]

Enviado: Lunes 21 de marzo de, el año 2016 19:54

Para: interés MTC

Asunto: Precios Reunión Pública Alza

Saludos,

Debido a mi horario de trabajo, no puedo asistir a la reunión. Mi comentario es lo mismo que una respuesta al artículo en línea Observador: ¿Qué roto cajas de tarifas Costoo en las tarifas perdidas?

Cuando yo estaba en un autobús de la semana pasada, un empleado C.A.T.S. subió a bordo para reparar una caja de cobro. Cuando mencioné las cajas parecen romper menudo, el empleado dijo, "Ellos son basura que los reparo todo el tiempo;.. Estoy cansado de él"

Si el empleado CATS es cansado de él, ¿por qué no la organización sabe acerca del problema y el número de cajas no están recogiendo una tarifa? Parece que un área fácil para ANÁLISIS financiera y aumento de los ingresos; independientemente de un aumento en la tarifa.

scott adoptivo

Dictado de Scott. Los errores cometidos por Siri.

Reunión tema de hoy

De Roderick Davis

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 23 de marzo 2016 14:22

Mi nombre es Roderick Davis y que estará presente en la reunión de los autobuses y Lnyx. Gracias,

Roderick Davis

C.A.T.S.; Fare Aumentar la audiencia pública

De Rachel Rodman

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 23 de marzo 2016 13:54

Señor o señora,

Estoy interesado en asistir a la audiencia pública sobre el aumento de la tarifa Propuesto C.A.T.S.. Traté de llamar para más información, pero yo sólo era capaz de dejar un mensaje. Mi nombre y número de teléfono está por debajo. Rachel A. Rodman

(980) 329-9979

-

La información contenida en esta comunicación puede ser confidencial y privilegiada y es para el uso del destinatario (s) que está concebida. Si ha recibido este mensaje por error, por favor notifique inmediatamente al

remitente y elimine este correo electrónico sin revelar, copiar o distribuir su contenido a terceros sin el consentimiento previo del autor. la transmisión involuntaria no constituirá renuncia del abogado-cliente o cualquier otro privilegio.

Asunto hablar en la reunión de esta noche C.A.T.S.

De Laura Newell

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 23 de marzo 2016 13:53

Me gustaría hablar en las reuniones C.A.T.S. esta noche, pero que tendría que salir después de las 06:30 ya que no es posible tomar el autobús a casa en la oscuridad.

Si puedo conseguir en el horario de hablar antes de las 6:30 entonces eso sería bueno. Compro el pase 10 pasa desde

No viajar en el autobús lo suficiente para pagar los \$ 80 por un pase mensual para No me gustaría ver el pase de 10 viajes desaparezca.

Gracias,

Laura Newell

MTC reunión prevista para el sujeto 3/23

De largo Bretaña

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 23 de marzo 2016 13:41

Bretaña largo

Comentario sujeto a audiencia pública

De Trevor Beauford

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 23 de marzo 2016 8:23

Me gustaría dar a los comentarios del público en la actualidad. Mi nombre es Trevor Beauford y mi teléfono celular es

7042589410

Enviado desde mi iPhone

Por favor, disculpe la brevedad y erratas

Sin perjuicio de marzo de 23 de Audiencia Pública

De marckesten@live.com

109 | Página

Para el interés MTC

Enviado Martes, 22 de marzo 2016 10:33

Hola,

Debido negocio imprevisto necesita en mi lugar de trabajo, no podré asistir a la audiencia pública el miércoles. Sin embargo, he querido compartir mis pensamientos sobre las Opciones de para aumentar los ingresos para los C.A.T.S..

Actualmente compro el de 10 viajes expresar pase con descuento, ya que sólo utiliza el transporte 2-3 veces a la semana, y el pase semanal no es beneficioso para mí financieramente. Abordo 77x en Cornelius, tomo

que hasta la Línea Azul lince en la parte alta, y viajar en el tren hasta que llegue a la Sharon Rd. La estación del oeste. A partir de ahí, en que suba 55 Westinghouse y tomo eso al área Steele Creek en la que trabajo.

A pesar de que Opcion 2 me puede beneficiar un poco más, yo estoy a favor de Opcion 1. Creo que sería mejor para quitar pasa el descuento de 10 viajes. Sé que hubo un aumento de precios en

2014, y el número de usuarios todavía tiene increaed desde entonces, pero creo que sería más perjudicial para

la imagen de los C.A.T.S. para hacer otro aumento de tarifas para todos. Muchos pasajeros que trabajan en la zona alta, y utilizan los pases de 10 viajes expresos, toman el autobús expreso cada día de la semana. Creo que sería más fácil para ellos ir a un paso diferente a todos los pilotos que pagan una tarifa más alta. Además, se completará la I-77 trabajos carril corredor (o cerca de ser completado) el próximo año, por lo que los trabajadores de la parte alta tendrá que recurrir a. Entiendo que esta Opcion no me beneficiaría. El hecho de que Opcion 2 me beneficiaría más, esto no significa que

beneficiaría a todos los C.A.T.S. / pasajeros LYNX. Es mi opinión que la Opcion 1 le iría mejor para la imagen de C.A.T.S., así como la imagen de la ciudad de Charlotte.

Por favor, hágamelo saber si usted tiene alguna pregunta o inquietud. Gracias por tu tiempo.

Marc Kesten

(704) 968-2713 - móvil (989) 513-0883 - otra marckesten@live.com

Asunto Registro de audiencia

De Donna McLeod

Para el interés MTC

Enviado Martes, 22 de marzo 2016 9:57

Buen día

Me gustaría inscribirse para la audiencia. Saludos cordiales,

Donna McLeod

Asunto problemas de transporte ESPECIALES / PREOCUPACIONES

De Tina Walker

110 | Página

Para el interés MTC

Enviado Martes, 22 de marzo 2016 07:11 AM

Hola Mtc,

Mi nombre es Tina Walker y utilizar los servicios de transporte especial. Me mudé aquí hace 10 años y han estado utilizando los servicios de STS.

Hace diez años, la STS era más barato y ejecutar de manera más eficiente de lo que es en la actualidad.

Si bien entiendo que el número de usuarios ha crecido. El servicio al cliente ha ido camino.

Me gustaría hablar con alguien con más detalle a tener mis preocupaciones abordadas. Se me informó acerca de sus reuniones mensuales.

Yo tenía la intención de hacer todo lo posible para asistir a la reunión de este mes.

Yo sin embargo, fue hospitalizado dos veces y tuvo cirugía de extirpación de emergencia de los ojos de este mes y estoy

todavía se recuperaba de eso.

Me gustaría hablar con alguien lo antes posible para tener mis preocupaciones abordadas.

Hay muchas cosas que necesitan ser sacado a la luz lo que se refiere a la STS y su actual

Liderazgo. Allí Empleados: IE, sus conductores y personal de oficina.

Soy un ciudadano el pago de impuestos de este condado que paga mucho para montar STS para el servicio horrible. Mientras que la mayoría de los conductores son maravillosos y hacen un gran trabajo. Hay un puñado Quién podría cuidar menos sobre los clientes que usan el servicio.

Yo de nuevo, me gustaría hablar con alguien para hacer frente a lo que realmente está pasando con el servicio. Mi número de teléfono es (704-499-3266).

Espero escuchar de usted.

Sinceramente,

Tina Walker

Tema

Desde operadores de autobuses

Para el interés MTC

Enviado Lunes, 21 de marzo 2016 21:20

Me gustaría hablar en la reunión de MTC 03/23/16 en relación con el aumento de tarifas Propuesto. Debra L Franklin, Representante Local 1715 Legislativo, SMART Unión de Transporte. 704.886.8221 Gracias. Enviado desde Outlook Mobile

Asunto Fare Reunión Pública Alza

111 | Página

Scott Foster,

Para el interés MTC

Enviado Lunes, 21 de marzo 2016 19:53

Saludos,

Debido a mi horario de trabajo, no puedo asistir a la reunión. Mi comentario es lo mismo que una respuesta al artículo en línea Observador: ¿Qué roto cajas de tarifas Costoo en las tarifas perdidas?

Cuando yo estaba en un autobús de la semana pasada, un empleado C.A.T.S. subió a bordo para reparar una caja de cobro. Cuando mencioné las cajas parecen romper menudo, el empleado dijo, "Ellos son basura que los reparo todo el tiempo;.. Estoy cansado de él"

Si el empleado CATS es cansado de él, ¿por qué no la organización sabe sobre el problema y cuántos cajas no están recogiendo una tarifa? Parece que un área fácil para ANÁLISIS financiera y aumento de los ingresos;

independientemente de un aumento en la tarifa. scott adoptivo

Dictado de Scott. Los errores cometidos por Siri.

Asunto FW: Los pases

De Kinard, Olaf

Para el interés MTC

Enviado Lunes, 21 de marzo 2016 14:01

Adjuntos << >> Olaf Kinard2.vcf

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología

Subdirector de Transporte Público

Sistema de tránsito del área de Charlotte

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

De: margaret.slaten@wellsfargo.com [mailto: margaret.slaten@wellsfargo.com]

Enviado: Lunes 21 de marzo de, el año 2016 13:59

Para: Kinard, Olaf

Asunto: Re: Los pases

Gracias.

De: Kinard, Olaf [mailto: kkinard@ci.charlotte.nc.us]

Enviado: Lunes 21 de marzo de, el año 2016 13:57 Para: Slaten, Margie R; MTC interés Asunto: RE: Los pases

Margret,

Las Opciones de Propuesto NO son eliminar el de 10 viajes pasa, sino eliminar el descuento del 15% que se aplica en todos los 10 viajes transmitir tipos (local, Express, Express Plus). No tenemos planes en la eliminación de la 10 a la conducción pasa. Espero que ayude.

Gracias

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología

Subdirector de Transporte Público

Sistema de tránsito del área de Charlotte

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

De: margaret.slaten@wellsfargo.com [mailto: margaret.slaten@wellsfargo.com]

Enviado: Lunes 21 de marzo de, el año 2016 11:58

Para: interés MTC

Asunto: Los pases

No eliminar los pases express de 10 días.

Asunto RE: Los pases

De Kinard, Olaf

Para margaret.slaten@wellsfargo.com; MTC interés

Enviado Lunes, 21 de marzo 2016 13:57

Adjuntos << >> Olaf Kinard.vcf

Margret,

Las Opciones de Propuesto NO son eliminar el de 10 viajes pasa, sino eliminar el descuento del 15% que se aplica en todos los 10 viajes transmitir tipos (local, Express, Express Plus). No tenemos planes en la eliminación de la 10 a la conducción pasa. Espero que ayude.

Gracias

113 | Página

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología

Subdirector de Transporte Público

Sistema de tránsito del área de Charlotte

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

De: margaret.slaten@wellsfargo.com [mailto:margaret.slaten@wellsfargo.com]

Enviado: Lunes 21 de marzo de, el año 2016 11:58

Para: interés MTC

Asunto: Los pases

No eliminar los pases express de 10 días.

Los pases sujetos

De margaret.slaten@wellsfargo.com

Para el interés MTC

Enviado Lunes, 21 de marzo 2016 11:57

No eliminar los pases express de 10 días.

Asunto FW: audiencia pública el 23 de marzo

De Kinard, Olaf

Para el interés MTC

Enviado Lunes, 21 de marzo 2016 08:14 AM

Adjuntos << >> Olaf Kinard.vcf

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología

Subdirector de Transporte Público

Sistema de tránsito del área de Charlotte

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

114 | Página

De: Robert Padgett [mailto:robert.d.padgett@gmail.com]

Enviado: Sábado, 19 de de marzo de, el año 2016 a las 1:03

Para: Kinard, Olaf

Asunto: Re: audiencia pública el 23 de marzo

Gracias.Estoy tirando de Opcion 2, .10 aumento de la tarifa, por la ADA de 10 viajes sólo aumenta .45, con Opciones de uno y tres, la ADA-10 paseos en aumento es mayor. Por Júpiter Creo que esto da Opcion

C.A.T.S. el aumento de la tarifa completa, y protege el tránsito dependientes con ingresos fijos. El detalle agradable para ver en la tabla oficial de aumento de la tarifa.

Gracias, RDP

El Jue 17 Mar, 2016 a 1:30 pm Kinard, Olaf <kkinard@ci.charlotte.nc.us> escribió:

Usted se han añadido a la lista de oradores.

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología

Subdirector de Transporte Público

Sistema de tránsito del área de Charlotte

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

De: Robert Padgett [mailto:robert.d.padgett@gmail.com]

Enviado: Martes 15, de marzo de, el año 2016 24:57

Para: interés MTC

Asunto: audiencia pública el 23 de marzo

Me gustaría tener la oportunidad de abordar el aumento de la tarifa.

Asunto Audiencia MTC en el incremento de tarifa Opciones

De Dwayne Morgan

Para el interés MTC

Enviado Viernes, 18 de marzo 2016 11:38

Estoy interesado en asistir a la audiencia el 23 de marzo.

He sido un corredor semanal de 62x rutas express para casi 11 años. Como tal, estoy muy personal en las Opciones de presentados para un aumento de la tarifa.

Opcion 2 es mi elección, ya que es la única opción que retiene el pase de 10 viajes. Mi programa de desplazamientos varía día a día y semana a semana, y el pase de 10 viajes ofrece la flexibilidad que necesito. Opciones de la tarifa 1

Y 3 no son económicamente viables para mí.

Tengo la Opcion para conducir mi coche personal diaria, y si se seleccionan Opciones de 1 ó 3, que será más ventajoso económicamente viaje diario en coche y discontinuar mi uso de C.A.T.S..

Gracias por su atención. Sinceramente,

Dwayne Morgan

(Enviado desde mi iPhone)

C.A.T.S.; Fare Aumentar

De Terry M

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 17 de marzo 2016 17:55

Estimado Fare Aumentar el Comité,

Yo quería ofrecerle mi opinión en cuanto a que Opcion creo que es la mejor Opcion en relación con el aumento de la tarifa Propuesto.

Apoyo firmemente Opcion 1 - La reestructuración de la pasada semana, eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior de la Coordinadora de Empleados de Transporte (ETC) programa de compra.

Mi segunda opción sería Opcion 3, que es el mismo que Opcion 1 pero con el aumento de la tarifa \$ 0,05.

La razón principal para conceder ayudas Opcion 1 es para evitar un aumento en la tarifa. He estado viajando en un autobús expreso desde 1999, pero el autobús me paseo también lleva a muchos pilotos "locales". Mi experiencia ha sido que

aquellos de nosotros con buenos puestos de trabajo del centro, utilice los pasos reducidos, mientras que los pilotos "locales" parecen prestar siempre la tarifa completa con dinero en efectivo.

Recientemente, las leyes de impuestos sobre las ventas han Cambiod para que los servicios están sujetos a impuestos. Este aumento de los impuestos de ventas tendrá un impacto en muchos de los que dependen de CATS para su transporte necesita por lo que esta es otra razón por la que iría en contra del aumento de la tarifa.

Soy un usuario de los pases de autobús 10 viajes y yo soy capaz de comprar estos a un descuento con dólares antes de impuestos. Estoy seguro de que la mayoría de los pilotos que están tomando ventaja de los descuentos ofrecidos por los C.A.T.S. también pueden comprar los pases con dólares antes de impuestos, por lo tanto, ahorrar aún más. No estoy seguro, pero no creo que esta ventaja fiscal está disponible para la mayoría de los usuarios de los autobuses, dependen de CATS para su transporte diario.

En resumen, es mi opinión que aquellos de nosotros, incluido yo mismo, que tienen trabajos que paguen bien, parece que esté recibiendo los mejores descuentos en los pases del autobús. Por lo tanto, la mejor decisión con

respecto a las tarifas sería reducir o eliminar estos descuentos y no incrementar la tarifa y aumentar los precios de los pases para las organizaciones en el nivel superior.

Espero haber hecho un argumento convincente para mi opinión.

Para cerrar, he estado muy impresionado con el servicio proporcionado por los C.A.T.S. durante los 15 años o más que yo

estado montando el autobús. Es un servicio maravilloso. Sinceramente,

Sr. Terry Meier

Davidson, NC

Asunto 23 de de marzo de, audiencia pública el año 2016 re aumento de tarifa C.A.T.S.

De linda.fox@wellsfargo.com

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 17 de marzo 2016 13:31

Soy incapaz de asistir a esta reunión, sin embargo quiero que mi voz sea escuchada. He sido un comprador pase mensual para el tren ligero a través de mi empleador desde mayo de 2010. Recomiendo más controles de las entradas para atrapar y castigar a los aprovechados en lugar de recurrir a los compradores de pases mensuales como yo que pagar más por un aumento de la tarifa. Gracias.

Linda M. Fox

C.A.T.S.; Fare Aumentar

De Terry Meier

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 17 de marzo 2016 6:49

Hola,

¿Hay una manera de presentar comentarios sin asistir a la audiencia? La audiencia no es un tiempo y lugar conveniente para mí.

Espero escuchar de usted. Sr. Terry Meier

Asunto Solicitud usuario ciego, hablará el 23 de marzo el año 2016

De christophermcmillan@hotmail.com

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 16 de marzo 2016 20:37

Estimado Equipo MTC:

Me gustaría hablar en nombre del aumento de la tarifa

Christopher McMillan, 4022 Linsbury Corte, Charlotte, NC 28213

Envían de correo para Windows 10

Asunto Comentarios sobre aumento de tarifas

De Vielot, Lynette M

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 16 de marzo 2016 17:00

Soy un piloto 64X que compra el pase de 10 viajes. Al tomar esta decisión, por favor, tenga en cuenta que a medida que los precios suben en los pases, que elimina la ventaja Costoo de tomar el autobús. Lo que significa que probablemente podría encontrar estacionamiento mensual en la zona de la parte alta que será más barato que el precio de 4 de 10 viajes

pases. El número de pasajeros bajará si no hay beneficio económico de coger el autobús - sobre todo porque el Costoo de gas ha disminuido. Monto el autobús expreso debido a los ahorros. Se le recuerda además del

probabilidad de reducción de pasajeros. Así que yo sugeriría para no poner la carga de encontrar gran parte de sus ahorros

en los corredores de paso. En el pasado, cuando hubo aumentos de tarifas, pasó a través del tablero. Por favor, incluya mis comentarios con sus comentarios audiencia pública. No voy a poder asistir.

Gracias, Lynette Vielot

Matthews y residente piloto 64X

Si me necesitan para proporcionar más comentarios, mi número de teléfono es 704-999-5285.

Asistencia a las reuniones sujeto

De Karen Beatty

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 16 de marzo 2016 16:31

Me gustaría inscribirse para participar en las audiencias públicas sobre los C.A.T.S. lince tarifa Cambios en marzo 23.

Gracias,

Karen Beatty karen.beatty@erm.com (980) 297-7280 Directo (630) 253-1110 Celular (980) 297-7272 Fax

Tenga en cuenta que mi dirección de correo electrónico recientemente Cambiod a Karen.Beatty@erm.com

Este mensaje de correo electrónico puede contener información que es (a) por el secreto profesional, de carácter patrimonial, O DE OTRO MODO PROTEGIDO POR LA LEY DE DIVULGACIÓN, y (b) destinado únicamente para el uso de los nombres de este documento destinatario (s). Si usted no es el destinatario (s), o la persona responsable de la entrega de este al destinatario (s), se le notifica que se prohíbe la lectura, copia o distribución de este mensaje. Si ha recibido este mensaje de correo electrónico por error, por favor, póngase en contacto

con nosotros de inmediato al (612) 347-6789 y tomar las medidas necesarias para eliminar el mensaje completo de su sistema informático. Gracias,

Por favor visita:

El sitio web del MTC: <http://www.erm.com>

Asunto FW: REVISAR: Aviso de Vista Pública - aumento de la tarifa

De jamie.dexter@wellsfargo.com

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 16 de marzo 2016 16:01

Muchos empleados trabajan de forma remota algunos días durante la semana en casa. Los pases mensuales de dinero debido a los residuos que paga por los pases que no utiliza. Sólo usa el autobús en la mayoría de 16 veces al mes, por lo general menos y menos aún si hay días festivos o días de vacaciones

ese mes. Por lo tanto, comprar los pases de 10 viajes expresos.

Por favor, no eliminar las pasadas 10 viajes. No sería económico para que monte el autobús si lo hace - que sería más barato para conducir la parte alta y pagar por el aparcamiento.

Gracias.

De: Charlotte Area Transit System [<mailto:websubscriptions@subscriptions.charlottenc.gov>]

Enviado: Miércoles 16 de marzo de, el año 2016 15:50

Para: Dexter, Jamie G

Asunto: REVISAR: Aviso de Vista Pública - aumento de la tarifa

AUDIENCIA PÚBLICA AVISO 23 de de marzo de, el año 2016

CATS está revisando tres Opciones de aumentar los ingresos procedentes de las tarifas y pases. dos Opciones

proponer un modesto incremento en las tarifas de transporte, junto con Cambios de pasar descuentos mientras que el otro propone Opcion Cambios en los descuentos con los pases. De cualquier Opciones sería eficaz

1 de julio de 2016. El Propuesto Cambios de tarifas o descuentos son necesarios para compensar un déficit de presupuesto de funcionamiento \$ 2.8 millones proyectados para el año fiscal 2017. Con el fin de lograr un presupuesto equilibrado y para proporcionar la menor cantidad de impacto a los clientes, los siguientes Opciones se ser

presentado para su consideración:

Opcion 1:

- La reestructuración de la pasada semana, eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior de la Coordinadora de Empleados de Transporte (ETC) programa de compra.

Opcion 2:

- 0,10 ciento de aumento de tarifas, la reestructuración de la pasada semana, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior del programa de compra para empleados Transporte Coordinación (ETC).

Opcion 3:

- .05 ciento de aumento de tarifas, la reestructuración de la pasada semana, eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el aumento de precios de los pases para las organizaciones actualmente en el nivel superior del programa de compra para empleados Transporte Coordinación (ETC).

La Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) llevará a cabo una audiencia pública en su 23 de marzo de 2016, reunión. Se invita al público a inscribirse y hacer comentarios sobre las Opciones de Propuesto. Para inscribirse para la audiencia, llame al 704-432-0872 o inscribirse a través de correo electrónico a mtcinterest@charlottenc.gov antes de las 3:00 pm el 23 de marzo de 2016. La audiencia comenzará a las 5:30 pm en el Centro de Gobierno Charlotte Mecklenburg, Sala 267, 600 East Fourth Street, Charlotte, NC 28202.

REUNIÓN PÚBLICA - AUDIENCIA DE TARIFAS

23 de marzo de 2016

C.A.T.S. this Revisando tres options para aumentar ¿Los Ingresos procedentes de las Tarifas y Pases. Dos OPCIONES proponen ONU modesto Incremento en las Tarifas de transporte junto con los Cambios Que Pasar Descuentos MIENTRAS Que La Otra Opción PROPONE: cambios en los Descuentos con los paSES. CUALQUIERA de las options Sérían A partir del 1 de julio de 2016. El hijo propuestos Necesarios: cambios en las Tarifas o Descuentos para Compensar ONU déficit de presupuesto de \$ 2.8 Millones FUNCIONAMIENTO Proyectados párr El año fiscal 2017. Con

El Fin de la ONU lograr v presupuesto equilibrado y para proporcionar la Menor Cantidad de Impacto a los Clientes, Se presentarán las Sigüientes OPCIONES para su consideration:

Opción 1:

- La Reestructuración de la Semana Pasada, Eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el Aumento de Precios de los paSES Para Las Organizaciones ACTUALMENTE en el Nivel Superior de la Coordinadora de Empleados de Transporte (ETC) Programa de compra.

Opcion 2:

- .10 Ciento de Aumento de Tarifas, La Reestructuración de la Semana Pasada, y el Aumento de Precios de los paSES Para Las Organizaciones ACTUALMENTE en el Nivel Superior del Programa de compra para Empleados Transporte Coordinación (ETC).

Opción 3:

- .05 Ciento de Aumento de Tarifas, La Reestructuración de la Semana Pasada, Eliminando el paso de descuento de 10 viajes, y el Aumento de Precios de los paSES Para Las Organizaciones ACTUALMENTE en el Nivel Superior del Programa de compra para Empleados Transporte Coordinación (ETC).

La Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) Llevara cabo una Una audiencia pública en su

23 de de marzo de 2016, de la reunión. Se Invita al Público y una Inscribirse Hacer comentarios Sobre las Propuestas options. Para Inscribirse Para La audiencia, Llame al 704-432-0872 o

Inscribirse un Través de Correo electrónico un mtcinterest@charlottenc.gov los antes de las 15:00 el 23 de marzo de 2016. La audiencia comenzará a las 17:30 en el Centro Charlotte de Mecklenburg Gobierno, Sala 267, 600 East de la calle Cuarta , Charlotte, NC 28202.

Puede ver o actualizar su dirección de suscripciones, contraseña o correo electrónico en cualquier momento en su perfil de usuario Page.

Visítenos en la web en <http://www.ridetransit.org>. Otras preguntas o preocupaciones pueden ser dirigidas a telltransit@ci.charlotte.nc.us.

Este correo electrónico fue enviado a jamie.dexter@wellsfargo.com usando GovDelivery, en nombre de: CharMeck.org · 600 East Fourth Street · Charlotte, NC 28202 · 1-800-439-1420

Interés sujeto en Asistir MTC Reunión

De Simmons, Shannon

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 16 de marzo 2016 16:00

A quien le interese,

Según las instrucciones, por favor acepte mi notificación de registro para asistir a esta reunión. Si hay algo más que hacer, por favor hágame saber. ¿Seremos capaces de hacer recomendaciones en esta audiencia?

Gracias, Shannon Simmons BB & T de Auditoría de Servicios de Gestión de Capital

200 South Street Colegio Charlotte, NC 28202 (704)954-1252 (Teléfono) (704)954-1016 (Fax) Mailcode: 500-01-07-00

La información contenida en esta transmisión puede contener información privada y no pública de BB & T o sus filiales y puede estar sujeto a la protección de la ley. El mensaje está destinado para el uso exclusivo de la persona o entidad a la que se dirige. Si usted no es el destinatario, se le notifica que

cualquier uso, distribución o copia del mensaje está estrictamente prohibida. Si ha recibido este mensaje por error,

Por favor, elimine el material de su sistema sin necesidad de leer el contenido y notifique inmediatamente al remitente de la transmisión inadvertida.

Aumento de tarifas sujetas

De lane.angell@wellsfargo.com

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 16 de marzo 2016 15:57

¿Por qué se nos pide para complementar un déficit cuando nuestros servicios en el lado este todavía no se mejoran o complementan?

Acabo de llenar la encuesta y fui a la biblioteca para expresar mis preocupaciones y descubrí que estaremos w / reducir la

carril bus por quién sabe cuánto tiempo !!!

Y acabamos de tener un aumento de la tarifa del año pasado!

Se adhieren a los jinetes del lince de la Línea Azul que tienen el transporte público más conveniente y más barato que hay.

NO a expresar los pasajeros del autobús !!!!

-

carril Angell

Wells Fargo Enterprise Marketing - Estudio Wells Fargo | 301 S. Tryon Street, 3rd Floor | Charlotte, Carolina del Norte

28282 MAC D1129-031 Tel 704-383-5432

Lane.angell@wellsfargo.com

audiencia pública el 23 de marzo sujetos

De Robert Padgett

Para el interés MTC

Enviado Martes, 15 de marzo 2016 24:57

Me gustaría tener la oportunidad de abordar el aumento de la tarifa.

Tema

De Cristal Stallings

Para el interés MTC

Enviada el jueves, 10 de marzo de, el año 2016 10:08

Buenos días,

Querido meter su cuchara en la audiencia pública programada 3/23. Soy residente reciente y únicamente en el momento dependerá del sistema de bus en el transporte. Me he dado cuenta de la falta de atención y la tardanza con algunos de los autobuses. Soy, como la mayoría de los viajeros, son las personas que se ven al bus de no sólo ser necesaria, pero imprescindible para nuestra seguridad y nuestra mente en la facilidad de llegar del punto A al punto B. trabajando

En otras ciudades, la tecnología va más allá de la aplicación con GPS viables de seguimiento en los autobuses para que los vecinos no están sólo memorizando y tiempos de lectura en las paradas que se encuentran pero pueden ver físicamente donde los autobuses están en caso de retrasos, accidentes, el clima condiciones, etc. Creo que algo así como la aplicación NextBus sería útil y aumentar la cantidad de pasajeros. ¿Por qué aumentar las tarifas para el mismo servicio a veces poco fiables. Las comunidades y los barrios están buscando

para prosperar y no sólo sean víctimas de recomendaciones más capitalistas

Crystal Stallings

"Ama vive ríe."

Audiencia pública sujeta

De Molly Miron

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 09 de marzo 2016 14:45

Me gustaría inscribirse para asistir a la audiencia C.A.T.S..

Gracias, Molly Miron

C.A.T.S. Audiencia pública

A partir de Hice, Carter

Para el interés MTC

carter.hice@gmail.com cc

Enviada el jueves, 3 de marzo de, el año 2016 7:52

¿Podría por favor inscribirse en la audiencia pública 3/23 C.A.T.S.?

Hice Carter

704-900-9180

Este mensaje y cualquier archivo adjunto, es para el destinatario (s) solamente, puede contener información privilegiada, confidencial y / o privada, y sujeto a los términos y condiciones disponibles en <http://www.bankofamerica.com/emaildisclaimer> importantes. Si usted no es el destinatario, por favor borrar este mensaje.

Asunto reunión 23/03/16

De Charles Strickland

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 25 de febrero 2016 24:22

Por favor añadir mi nombre a la lista de oradores para la reunión de marzo de MTC 23 de

Charles Strickland

Asunto inicia sesión conmigo a la audiencia de público marchan a 23 para C.A.T.S.

De Murphy, Mark J

Para el interés MTC

Enviado Jueves, 25 de febrero 2016 10:08

Gracias

la marca Murphy

704-301-2816 (celular)

C.A.T.S.; Propuesto Incremento de la tarifa

De Lozner, Doug

Para el interés MTC

Enviado Miércoles, 24 de febrero 2016 16:16

¿Alguna de las Opciones de impacto que el descuento para los empleados del gobierno / City? Tengo curiosidad si bien Opcion eliminará o bajar el porcentaje de descuento para los pases. ¡Gracias!

Douglas T. Lozner, PE

Gerente de Área de cuencas

Char-Meck Storm Water Services

600 East 4th Street

Charlotte, NC 28202

704-432-0964

dlozner@charlottenc.gov

Asunto Cambio Precio

De Rogers, Berlinda (USANCW)

Para el interés MTC

Enviado Martes, 16 de febrero 2016 7:31

Buenos días,

No voy a ser capaz de asistir a la reunión el 23 de marzo. Con el fin de elevar los precios de autobuses, C.A.T.S. necesita tener una mejor

autobuses. Me paseo del Norte 77X Meck, en algunas ocasiones los autobuses han desglosado, haciendo que los corredores a llegar tarde a

trabajo.

Si los precios sube por favor asegúrese de que los autobuses son reparados y a la altura. Esta es una de las quejas que

tienen acerca de montar el autobús. Obtener mejores autobuses.

Gracias,

Berlinda R. Rogers - Coordinador Sra. B FOIA / Charlotte Asistente Legal para:

Rebecca McNerney, AUSA Sanjeev Bhasker, AUSA Thomas A. O'Malley, AUSA

Distrito Oeste de Carolina del Norte

704-344-6222 - Oficina

704-227-0254 - Fax

866-371-7736 - Toll Free

"Cada uno debe probar sus propias acciones. Entonces pueden estar orgullosos de sí mismos por sí solo, sin compararse con

otra persona, para cada uno debe llevar su propia carga "

Asunto RE: notificación de la audiencia pública

De Kinard, Olaf

Para Wanda Jordan; MTC interés

Enviado Martes, 16 de febrero 2016 06:35 AM

Adjuntos << >> Olaf Kinard.vcf

Wanda,

No estamos eliminando el pase de 10 viajes, sino que propone eliminar el 15% de descuento que tienen los 10 paseos.

Esperamos que ayuda a explicar. Si no me dejó saber. Gracias

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología

Subdirector de Transporte Público

Sistema de tránsito del área de Charlotte

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

De: Wanda Jordan [mailto:Wanda.Jordan@ey.com]

Enviado: Viernes 12, de febrero de, el año 2016 16:16

Para: interés MTC

Asunto: notificación de la audiencia pública

POR FAVOR, POR FAVOR, POR FAVOR, NO quitar el pase de 10 viajes para los autobuses exprés Plus. Yo trabajo desde casa

1-2 días a la semana. Extracción de la Opcion de un pase de 10 viajes que me obligaría a comprar un pase semanal y perder

2-4 paseos. ¡¡INSANO!! No puedo asistir a la reunión, a menos que conducir a la ciudad porque mi último horario de autobuses Express Plus no permitiría que me quede tan tarde en la ciudad.

Gracias !

-

Wanda Jordan | El plomo administrativa | Los servicios de soporte empresarial

MF / 7:30 AM - 4:30 PM

Ernst & Young LLP

100 North Tryon Street, Suite 3800, Charlotte, NC 28202, Estados Unidos de América

Directo: +1 704 331 1943 | Fax: +1 866 443 1341 | wanda.jordan@ey.com

Otros: +1 704 729 6391 | Celular: + 1 704 813 9739

Página web: <http://www.ey.com>

Cualquier asesoramiento fiscal en este e-mail debe ser considerada en el contexto de los servicios de impuestos estamos proporcionando a usted. asesoramiento fiscal preliminar no debe confiarse en ella y puede ser insuficiente para la protección de penalti.

La información contenida en este mensaje puede contener información privilegiada y confidencial y protegida de la divulgación. Si el lector de este mensaje no es el destinatario, o un empleado o agente responsable de entregar este mensaje a su destinatario, se le notifica

que cualquier divulgación, distribución o copia de esta comunicación está estrictamente prohibido. Si ha recibido este mensaje por error, por favor notifique inmediatamente al responder al mensaje y eliminarlo de su ordenador.

El aviso requerido por la ley: Esta dirección de correo puede constituir un anuncio o solicitud bajo la ley estadounidense, si su propósito principal es para anunciar o promocionar un producto o servicio comercial. Usted puede optar por no recibir mensajes publicitarios y promocionales de Ernst & Young LLP (excepto para EY Portal del Cliente y el sitio web ey.com, que registra las preferencias de correo electrónico a través de un proceso separado) en esta dirección de correo electrónico mediante el envío de este mensaje a no-more-mail@ey.com. Si lo hace, el remitente de este mensaje será notificada, sin demora. Nuestra dirección postal principal es 5 Times Square, Nueva York, NY 10036. Gracias. Ernst & Young LLP

Asunto RE: Aviso de Vista Pública: aumento de la tarifa

De Kinard, Olaf

Para Doan, Lisa L

Cc TellTransit; MTC interés

Enviado Martes, 16 de febrero 2016 06:33 AM

Adjuntos << >> Olaf Kinard.vcf

Lisa,

Gracias por sus comentarios y observaciones ti. Si las cajas de pasajes no son fiables y que actualmente están revisando las ofertas de este mes para reemplazar toda la flota de este año. Las cajas de tarifas actuales son mayores de 18 años de edad y han pasado por muchas cosas. Muchas veces, cuando nos dieron nuevos autobuses del antiguo caja de cobro fue transferido al nuevo bus (que mantienen los autobuses 12 años). Por lo tanto creemos que la sustitución de las cajas de pasajes eliminará el problema mecánico.

También discutimos con el endurecimiento de los conductores se instalan las situaciones de tarifas y medio una vez que las nuevas cajas de pasajes. Esperamos que estos dos elementos se abordarán mayoría de las cuestiones de tarifas en los vehículos.

Las nuevas cajas de tarifas seguirán aceptar dinero en efectivo y magnético, sino también serán capaces de aceptar el pago móvil (códigos de barras) y los medios de comunicación sin contacto. Esos dos elementos son también más fiable y más rápido en el embarque.

Aumento de tarifas:

Estamos proponiendo dos Opciones principales:

Uno de ellos incluye un aumento de la tarifa de 10 céntimos, junto con la eliminación de algunos descuentos que son inherentes a algunos

pasa que ya tienen descuentos. Por ejemplo, el pase semanal que es bueno para 7 días tiene un precio desde antes de mi llegada (hace 19 años) durante 10 paseos cuando el individuo sería conseguir fácilmente 14 paseos por 7 días. Además, el pase semanal permite viajes ilimitados que reduce aún más la tarifa por viaje nos

capturar. Nuestra propuesta es fijar el precio de la semana a los 14 paseos y aún permitir que la característica ilimitada. Además de los 10 paseos paseos son todos descuentan el 15% de descuento. Nos Propuesto la eliminación de ese 15% de descuento hasta

la gente se obtienen las transferencias y dos paseos por el precio de uno por lo que no tiene mucho sentido dar también otro 15% por encima de la de un piloto ocasional.

El otro Opción tiene ningún aumento de la tarifa, pero sí incluye los ajustes semanales y 10 ride pass

mencionado anteriormente e incluye un descuento ventas Cambio de 20% a 10%.

Espero que esto ayude. Gracias

Olaf Kinard

Director de Marketing, Comunicaciones y Tecnología

Subdirector de Transporte Público

Sistema de tránsito del área de Charlotte

127 | Página

O: 704-336-2275

C: 704-258-0059

F: 704-336-4944

De: Doan, Lisa L [mailto: lisa.doan@bankofamerica.com]

Enviado: Lunes 15 de febrero de, el año 2016 16:51

Para: Kinard, Olaf

Asunto: Notificación de audiencia pública: aumento de la tarifa

Buenos días Sr. Kinard:

Veo donde estamos teniendo un aumento de tarifas audiencia - basado en Costoos, por supuesto que lo requieren.

Lo que me gustaría compartir es la retroalimentación basado en 19 años de pasajeros. Hemos vivido en 3 zonas en el

zona de Char-Meck y me han montado las líneas más locales, expresa o expresar diaria.

No puedo imaginar cómo C.A.T.S. ingresos mucho ha perdido debido a los escenarios 2 - metros de honorarios que no funcionan y los controladores que permiten que los pasajeros viajen bien descuentan o libre.

El autobús me paseo actualmente tiene una cuota única manera de \$ 4.40 y es por lo general entre un 80-95% de su capacidad. Al principio me empecé a comprar los pases mensuales hasta que me di cuenta de lo mucho que me gustaría guardar simplemente en los días de los medidores de honorarios no funcionan.

El escenario de "viaje gratis" no es tan común, pero lo vemos de la misma manera. La gente subir y tener varios escenarios - "Yo no tengo que mucho" o simplemente querer usar una transferencia y "no tengo nada más

dinero". No sé si los controladores se les permite Opciones de discrecionales, no quieren tratar con él o sentir que quieren tener su horario, sino que simplemente renunciar a ellos sucesivamente. Tenemos un joven en nuestro autobús que espera a los conductores sustitutos para que pueda decir que no sabía cuánto era. Por lo general, funciona. Por favor, sepa, esto no es todo de sus conductores, pero para aquellos de nosotros que pagar la cantidad completa todos los días sale una

mal sabor de boca.

No sabía con quién compartir esto con y por desgracia para ti, que parecía ser la descripción más cercana a alguien que pudiera escuchar. JI no esperan una respuesta, pero tal vez lo anterior podría ser considerado en sus esfuerzos de ahorro Costoo.

¡¡¡Gracias por tu tiempo!!! Saludos

Lisa Doan

Este mensaje y cualquier archivo adjunto, es para el destinatario (s) solamente, puede contener información privilegiada, confidencial y / o privada, y sujeto a los términos y condiciones disponibles en <http://www.bankofamerica.com/emaildisclaimer> importantes. Si usted no es el destinatario, por favor borrar este mensaje.

128 | Página

Por favor, no sujeta a elevar las tasas de nuevo

De Mike Ryan

Para el interés MTC

Enviado Domingo, 14 de febrero 2016 24:04

Michael C. Ryan

Soy Tercera

Asunto Fare Aumentar la Audiencia

De Johnny George

Para el interés MTC

johnny.georgejr@cpcc.edu cc

Enviado Sábado, 13 de febrero 2016 24:15

Me gustaría inscribirse para asistir al aumento de la tarifa audiencia programada para el 23 de marzo a las 5:30 PM. Gracias.

Johnny George

Centro para Familias y Veteranos Militares

(704) 330-6126 w

(980) 267-0804 c

notificación de la audiencia pública sujeta

De Wanda Jordan

Para el interés MTC

Enviada el viernes, 12 de febrero de, el año 2016 16:15

POR FAVOR, POR FAVOR, POR FAVOR, NO quitar el pase de 10 viajes para los autobuses exprés Plus. Yo trabajo desde casa

1-2 días a la semana. Extracción de la Opcion de un pase de 10 viajes que me obligaría a comprar un pase semanal y perder

2-4 paseos. ¡¡INSANO!! No puedo asistir a la reunión, a menos que conducir a la ciudad porque mi último horario de autobuses Express Plus no permitiría que me quede tan tarde en la ciudad.

Gracias !

-

Wanda Jordan | El plomo administrativa | Los servicios de soporte empresarial

MF / 7:30 AM - 4:30 PM

Ernst & Young LLP

100 North Tryon Street, Suite 3800, Charlotte, NC 28202, Estados Unidos de América

Directo: +1 704 331 1943 | Fax: +1 866 443 1341 | wanda.jordan@ey.com

Otros: +1 704 729 6391 | Celular: + 1 704 813 9739

Página web: <http://www.ey.com>

Cualquier asesoramiento fiscal en este e-mail debe ser considerada en el contexto de los servicios de impuestos estamos proporcionando a usted. asesoramiento fiscal preliminar no debe confiarse en ella y puede ser insuficiente para la protección de penalti.

La información contenida en este mensaje puede contener información privilegiada y confidencial y protegida de la divulgación. Si el lector de este mensaje no es el destinatario, o un empleado o agente responsable de entregar este mensaje a su destinatario, se le notifica que cualquier divulgación, distribución o copia de esta comunicación está estrictamente prohibido. Si ha recibido este mensaje por error, por favor notifique inmediatamente al responder al mensaje y eliminarlo de su ordenador.

El aviso requerido por la ley: Esta dirección de correo puede constituir un anuncio o solicitud bajo la ley estadounidense, si su propósito principal es para anunciar o promocionar un producto o servicio comercial. Usted puede optar por no

recibir mensajes publicitarios y promocionales de Ernst & Young LLP (a excepción de Portal del Cliente EY y el sitio web ey.com, que registra las preferencias de correo electrónico a través de un proceso separado) en esta dirección de correo electrónico mediante el envío de este mensaje a nadie más electrónico @ ey.com. Si lo hace, el remitente de este mensaje será notificada, sin demora. Nuestra dirección postal principal es 5 Times Square, Nueva York, NY 10036. Gracias. Ernst

Y Young LLP

1 Audiencia Pública Transcripción

2 ANTES DE LA COMISIÓN de Tránsito Metropolitano

3

4 CHARLOTTE, CAROLINA DEL NORTE

5

6

7)

8 En Re:) AUDIENCIA PÚBLICA

9) EN

10 Área de Charlotte SISTEMA DE TRANSPORTE) aumento de tarifas

11)

12

13

14 celebrada en el Charlotte-Mecklenburg

15 Centro de Gobierno

16 600 East Fourth Street, Room 267

17 Charlotte, Carolina del Norte 28202

18

19 El miércoles 23 de marzo de, el año 2016

20 A partir de las 17:37

21

22

23 de Tránsito Metropolitano Sr. Trevor Fuller, Presidente

24 miembros de la Comisión Alcalde Jennifer Roberts

25 Presente: Sr. John Lewis

26 La Sra Deana Diorio

27 El Sr. Jim Taylor

28 El Sr. Rob Watson

29 El Sr. Jack Edwards

30 El Sr. Ron Carlee

31 La Sra Tracy Dodson

32 El Sr. Chuck Travis

33 El Sr. John Woods

34 El Sr. John Aneralla

35 El Sr. Bill Thunberg

36 El Sr. Jamie Justicia

37 El Sr. Bill Coxe

38

39 También estuvieron presentes: el Sr. Olaf Kinard

40 La Sra Krystel verde

41

42 Informe presentado por Christine A. Taylor, RPR

43 Notario Público

1

2

3

4 MR. FULLER: Voy a llamar para pedir este 23 de marzo

5

6 2016, reunión de la Metropolitana de Transporte

7

Comisión 8. Muy contentos de tenerlos a todos aquí esta

9

10 noche. Mi nombre es Trevor Fuller. Me desempeño como el

11

12 presidente de la Comisión este año. También soy

13

14 comisionado del condado en general y el Presidente del

15

16 de la Junta de Comisionados del Condado de Mecklenburg. Así que

17

18 es un honor y un privilegio estar aquí con ustedes esta

19

20 noche. Así que vamos a hacer introducciones primera

21

22 y luego vamos a entrar en el negocio de la noche. Así que

23

24 vamos a empezar a mi derecha.

25

(26) Presentaciones.

27

28 MR. FULLER: Está bien. Gracias a todos por estar aquí.

29

30 Así que estamos aquí esta noche para una audiencia pública relacionada

31

32 a un aumento de la tasa Propuesto. Y esta es la noche

33

34 Cuando estamos aquí para escuchar a la opinión pública acerca de esta

35

36 propuesta. Tenemos un número de hablantes. Estamos

37

38 va a tratar de limitar a 2 minutos por

39

40 altavoz. Voy a tratar de ser un poco complaciente,

41

42 pero yo quiero para asegurarse de que todo el mundo tiene la oportunidad

43

44 para hablar. Y mi experiencia es que a veces, cuando

45

46 tienen una gran cantidad de oradores y usted tiene el marco de tiempo

47

48 para cada altavoz demasiado tiempo, que cuando se llega a la

49

50 final de la lista, la gente a veces no pueden obtener una

51

52 oportunidad. Así que quiero para asegurarse de que todo el mundo recibe una

1

2

3

4 oportunidad de hablar. Así que vamos a tratar de atenerse a la

5

6 marco de tiempo de 2 minutos.

7

8 De acuerdo. Así que lo que voy a hacer es llamar

9

10 para arriba. Voy a llamar al nombre del primer orador y

11

12 entonces voy a llamar a un orador después de eso para que lo

13

14 puede estar listo estar en cubierta.

15

16 MR. KINARD: Tenemos en primer lugar una presentación.

17

18 MR. FULLER: Tenemos en primer lugar una presentación.

19

20 MR. KINARD: Tiene una buena cantidad de información.

21

22 MR. FULLER: Buena idea.

23

24 MR. KINARD: Gran idea. Te gustaria que hiciera eso

25

26 para usted?

27

28 MR. FULLER: Sí. Necesito ayuda de vez en cuando.

29

30 MR. KINARD: Un par de cosas, tenemos el lenguaje de signos

31

32 para cualquiera que lo necesite y también español

33

34 traducción si alguien necesita eso. Podemos proveer

35

36 que para usted también.

37

38 Básicamente, hay una brecha de \$ 2,8 millones en el

39

presupuesto 40 operativo para FY17, y hay varios

41

42 maneras de abordar lo siguiente: aumento de la tarifa por sí mismo,

43

44 reducir las ventas de descuentos en los precios, un pase

45

46 combinación de tarifas y la reducción de pase

47

48, descuentos o servicios simplemente reductores.

49

50 Así que el personal C.A.T.S. proporcionan varios Opciones de

51

52 del MTC y vamos a ir a través de un par de aquellos

1

2

3

4 Opciones de.

5

6 (Nueva diapositiva.) Esto da un breve vistazo a

7

8 historia de los aumentos de tarifas desde 1991. Se puede ver

9

10 cuando Cambiod la Opcion para permitir que la política para la tarifa

11

12 aumenta cada dos años se producen cerca de 2001.

13

14 (Nueva diapositiva.) Hay varias maneras de las cuales

15

16 que tienen descuentos en el sistema. Nuestros paseos son 10

17

18 descontado 15 por ciento de forma automática. El ETC, que

19

20 es nuestro negocio y descuento empleador, tiene un volumen

21

22 descuento del 10 o 20 por ciento. Nuestra comisión de venta,

23

24 lugares como balanceo de Harris y el león del alimento que venden

25

26 de ellos para el público en general obtener una comisión.

27

28 Sin fines de lucro que sirven a los clientes que están en el 80

29

nivel de 30 por ciento de la Par-V obtener un 25 por ciento. Y

31

32 entonces nuestros pases semanales tienen un precio de diez días, pero

33

34 que en realidad son admisibles durante siete días en el

35

36 juegos mecánicos. Así que estamos presentando varias Opciones de aquí.

37

38 Las ventas netas le ofrece lo que cada uno de los

39

40 lo hicieron en FY15. Y la cantidad de descuento es la cantidad

41

42 de descuento que pueden ser recapturado por que

43

44 particular, Opcion. En el caso de los días de la semana,

45

46 no hay ninguna cantidad de ventas en ese país. Son

47

48 capturados en los otros números anteriores. Pero la cantidad

49

50 de la captura o la recaptura de los ingresos es

51

52 relacionada con ellas en base a la elección de 12 días o 14 días

1

2

3

4 para cambiar el precio de la semana a. La característica ilimitado de

5

6 que no está siendo discutido y diez paseos no son

7

8 estando limitado, es sólo el descuento del 15 por ciento que

9

10 que se aplica actualmente en contra de los diez paseos.

11

12 (Nueva diapositiva.) La primera Opcion exista una tarifa

13

14 aumento. Reduce el descuento por volumen de ventas

15

16 20 a 10, que elimina el descuento del 15 por ciento en

17

18 10 paseos, y que reprices la semana para estar para 14

19

20 viajes por semana, mientras que todavía permite la ilimitada

21

22 característica de paseo. Eso trae en alrededor de 2,4 millones de dólares.

23

24 De nuevo, no se trata de una brecha de \$ 350 millones de dólares que nos sentimos

25

26 vamos a ser capaces de hacer cuando las nuevas cajas de tarifa quedan

27

28 instalado a finales de este año. Vamos a consejo

29

30 lunes por la noche para la aprobación de dicho contrato. Por lo tanto,

31

32 anticipan que en FY17 temprana que será en y

33

34 en ejecución para reemplazar los antiguos, que están causando una

35

36 muchos problemas con el conteo de pasajeros y la

37

colección de generación de 38 ingresos.

39

40 (Nueva diapositiva.) La siguiente es una de 10 centavos

41

42 aumentará en todos los planos local y luego proporcional

43

44 a los demás servicios y expresaron autobús expreso.

45

46 Extracción del descuento del 20 por ciento en el volumen de ETC

47

48 y de nuevo poner precio a los semanalmente en 14 paseos. Ese

49

50 lleva en alrededor de 3,3 millones de dólares.

51

52 (Nueva diapositiva.) Y la última es una Opcion de 5 centavos

1

2

3

aumento del 4 de tarifas a través de las tarifas básicas, eliminando la

5

6 20 por ciento de descuento, fijar el precio del semanalmente en 14 paseos,

7

8 y eliminando el descuento del 15 por ciento en todos los paseos

9

10 con lo que en casi 3 millones en adicional

11

12 ingresos.

13

14 (Nueva diapositiva.) Para poner esto en perspectiva, si

15

16 no hay aumento de tarifas, lo que se relaciona en

17

18 horas de servicio es de unos 31.000. Y si lo hay

19

20 otros descuentos en las ventas y acaban de hacer un aumento de la tarifa,

21

22 ¿qué tipo de aumento de la tarifa que se requeriría para hacer

23

24 hasta los \$ 2,8 millones que le da una idea de lo

25

26 que es. Es realmente un aumento de 25 centavos sería

27

28 necesario para compensar ese total de \$ 2,8 millones. Por lo que

29

30 tipo de da una perspectiva sobre por qué le damos

31

32 Opciones de varias diferentes y uno en el que no había

33

34 sin aumento de la tarifa.

35

36 (Nueva diapositiva.) Por lo general mostrar cada vez que hacemos

37

38 esto cómo nos comparamos con otros sistemas de transporte tanto

39

40 aquí en Carolina del Norte y otras ciudades que tienen

41

42 sistemas de tamaño similar y algunos de los tipos de

43

44 sistemas, tren de cercanías, para los sistemas de bus de pago. Así que

45

46 se puede ver en los planos local, estamos normalmente en el

47

48 extremo inferior o por debajo de nuestro nacional, pero por lo general

49

50 más altos que nuestros sistemas hermanas en Carolina del Norte.

1

2

3

4 Sistema de las otras ciudades y pueblos en el norte

5

6 Carolina.

7

8 (Nueva diapositiva.) Esto se compara nuestra ruta expresa.

9

10 Una vez más, el color amarillo nosotros representa. Estamos apunto de

11

12 par con todos los demás en las rutas expresas a nivel nacional

13

14 y en algunos casos un poco menos de nuestra hermana

15

16 sistemas de aquí en Carolina del Norte. La comida regional,

17

18 que es nuestros condados circundantes, no todo el mundo tiene

19

20 que. Así que en este caso se ve su precio expreso

21

22 a nivel nacional puede ser su precio regional. En

23

24 ese caso, estamos en el extremo más alto y estamos en

25

26 par con algunos de los otros sistemas regionales aquí en

27

28 Carolina del Norte.

29

30 (Nueva diapositiva.) En un par de bases de tránsito, la

31

32 primera línea representa la tarifa local. El segundo

33

34 barra representa la tarifa para-tránsito. Usted está

35

36 autorizados para cargarla hasta dos veces su locales

37

38 tarifa. Nosotros no hacemos eso. Sin embargo, se puede ver cómo se

39

40 en comparación con otros sistemas. Hay una anomalía en

41

42 y aquí en Winston-Salem sólo cobra 50 centavos por

43

44 tarifa para un paseo para-tránsito. Por lo que son bastante

45

46 diferente de los demás, tanto en Carolina del Norte

1

2

3

4 ALCALDE ROBERTS: Cuando nos fijamos en las tarifas, no contamos

5

6 menos que la tasa de tranvía - simplemente no se cuenta.

7

8 MR. KINARD: Se paga a través de la ciudad - la

9

10 Los gastos de explotación se pagan a través de la ciudad, por lo

11

12 es un lavado en este momento. Cuando vamos a la fase 2, se

13

14 se iniciará el cobro de una tarifa en los tranvías. los

15

16 tranvía no está nada Costooing nuestro clientes en

17

18 relación con - una carga sobre ellos en relación con el

19

otro 20 por servicio.

21

22 MAYOR ROBERTS: ¿Así que no está siendo contada.

23

24 LA CORTE: ¿Alguna otra pregunta? Bueno.

25

MIEMBRO DEL PÚBLICO 26: Tengo una pregunta. ¿Tenemos un tiempo

27

28 series de pasajeros en los últimos, digamos, diez años.

29

30 MR. FULLER: Yo estaba realmente pidiendo preguntas de la

31

Comisión 32, pero se puede responder a esta pregunta.

33

34 MR. KINARD: La serie temporal de pasajeros durante la última

35

36 diez años. Desde alrededor de 2006, hemos pasado de alrededor

37

38 19 millones a aproximadamente 25 millones de dólares. Ese fue el año

39

40 antes de añadir el tren ligero. Así se podría ver una

41

42 gran salto 2006-2008 en nuestro número de usuarios, ya

43

44 que añade el tren ligero y que añade más o menos

45

46 alrededor de 4-1 / 2 a 5 millones de dólares que el primer año. Ya que

1

2

3

4 ¿Responde eso a su pregunta?

5

6 MIEMBRO DEL PÚBLICO: Sí.

7

8 MR. FULLER: Está bien. Así que ahora que teníamos que

9

10 presentación y esa pregunta, y ahora vamos a escuchar

11

12 de los miembros de nuestro público acerca de esto. Entonces nuestro

13

14 primer orador será Laura Newell. ¿Estás aquí?

15

16 MS. NEWELL: Sí.

17

18 MR. FULLER: Vamos hasta el podio aquí. Entonces

19

20 de cubierta será Charles Strickland.

21

22 MS. NEWELL: Soy Laura Newell. Y me acaba de preguntar - I

23

24 de trabajo con las personas con discapacidad mental y mucho

25

26 de ellos no conduzca. Así que estoy pidiendo que se les

27

28 No corte descuentos para el autobús que pasa por el

29

30 agencias para ayudar a las personas con discapacidad o

31

32 en busca de trabajo. la gente ahora mismo que reciben

33

34 Medicare puede obtener un descuento en el pase de autobús, pero

35

36 personas que reciben Medicaid no pueden. Y están

37

38 de Bajos Ingresos, y pagando el precio regular es difícil para

39

40 ellos. Y utilizo un pase de autobús de 10 viajes, ya no lo hago

41

42 viajar en el autobús lo suficiente para pagar los \$ 80 por un pase de autobús.

43

44 Y así que consigo dos bus de 10 viajes al mes pasa por

45

46 \$ 18.70 una pieza que me ahorra \$ 42.60 en no tener

1

2

3

4 la calle y que están haciendo la construcción de carreteras, pero

5

6 en este momento no hay un autobús que va cerca de allí.

7

8 El más cercano se encuentra a 10 minutos a pie al sur

9

10 McDowell. Así que las personas que tienen discapacidades,

11

12 A veces puede ser difícil para ellos hacer ese paseo.

13

14 Así también me gustaría pedirles que una vez que se

15

16 hecho con la construcción de carreteras considerar la posibilidad de hasta

17

18 una parada más cerca de allí.

19

20 MR. FULLER: Muchas gracias, Sra. Newell. Así que la próxima

21

22 habrá Charles Strickland. Y justo detrás de él,

23

24 de la marca Murphy, ¿está usted aquí?

25

26 MR. MURPHY: Aquí.

27

28 MR. FULLER: Sí. Si usted estará listo.

29

30 MR. STRICKLAND: Me gustaría que esta junta para considerar una

31

32 Opcion 4, que hay un aumento y C.A.T.S. para mejorar

33

34 su programación para atraer a más usuarios en el

35

36 tarifa actual. En la actualidad, los autobuses no están programados para

37

38 en el que puedan conectarse. He estado en el tren -

39

40 Ahora bien, esto se ha prolongado durante diez años. Dejé que el señor Kopp

41

42 saben esto hace diez años, cuando el tren en marcha y

43

44 que todavía está en efecto para hoy. Apenas ha habido

45

46 cualquier Cambio en absoluto. Hace dos semanas que estoy en una

1

2

3

4 está sacando cuando el tren está tirando hacia arriba. He

5

6 estado en un autobús de la ruta 55 hasta el centro comercial Premium Outlet.

7

8 Sentado en ese bus, aquí viene un tren desde

9

10 en el centro, aquí vamos, autobús sale.

11

Opcion 12 del Sr. Kopp es que cuando el conductor del autobús

13

14 ve la luz intermitente en el tren, que son de

15

16 espera. Pues bien, la administración tiene los conductores de autobús, así

17

18 miedo de que se agote el tiempo porque tienen

19

20 de los GPS en el autobús que ignoran que y movimiento

21

22 en. 90 por ciento de los conductores de autobús se trasladará,

23

24 10 por ciento podría quedarse. Nosotros como usuarios de los autobuses no tienen

25

26 idea de qué controladores se van a quedar, que los conductores

27

28 no lo son. Tiene que ser en blanco y negro en esta

29

30 horario que estos autobuses van a estar allí cuando

31

32 llega el tren. Eso requiere estar teniendo el autobús

33

34 allí cinco minutos de antelación para que los pasajeros pueden subir

35

36 el autobús para ir en el tren y cinco minutos después de

37

38 para que los pasajeros pueden bajar del tren y en el autobús. los

39

40 el tiempo tiene que ser duro y hay que extrapolar a cabo

41

42 a partir de ahí. La forma en que está haciendo la programación, que es

43

44 a partir del tiempo aquí, terminando el tiempo aquí,

45

46 abarrotar el tren en el medio, esperemos que obtenemos

1

2

3

4 mejorar la programación.

5

6 El Sr. Lewis, te pido que por favor hable con

7

8 CDOT. Tenemos que conseguir éstos paradas de autobús más cerca de

9

10, donde la gente va a querer usarlos. Las paradas de autobús están

11

12 demasiado lejos para donde los autobuses que se encuentran en el

13

14 áreas periféricas para que las personas no tienen que venir de la parte alta,

15

16 que pueden y tratar de conectarse a estos autobuses, que

17

18 No se puede conseguir entre las paradas de autobús en el tiempo porque

19

20 de estos autobuses están programados para perder por uno o

21

22 dos minutos y entonces se necesitan siete y diez minutos

23

24 para llegar entre las paradas de autobús.

25

26 MR. FULLER: Gracias, señor Strickland.

27

28 MR. STRICKLAND: Por lo tanto, una vez más, yo pido que Canal 9

29

30 investigar CDOT y las paradas de autobús.

31

32 MR. FULLER: Sr. Strickland, estás terminando ahora?

33

34 MR. STRICKLAND: Estoy terminando. Canal 36, lo haría

35

36 al igual que para investigar cómo la programación de autobuses está

37

38 y, también, Canal 9 investigar estos cuadros de tarifas.

39

40 Cualquier aumento de la tarifa no debe estar pasando hasta que

41

42 conseguir las cajas de tarifas para ver la cantidad de dinero que están

43

44 desaparecidos de dejar corredores en forma gratuita. Sr. Lewis,

45

46 cuentan el número -

1

2

3

4 que se está perdiendo antes de elevar las tarifas.

5

6 MR. FULLER: Gracias, señor. El Sr. Murphy. Y entonces,

7

8 Johnny George, estás aquí? Johnny George? No.

9

10 de Hice Carter. Sí, si va a estar listo, señor.

11

12 MR. MURPHY: Gracias por dejarme hablar contigo. Me llamo

13

14 marca Murphy. Me paseo del 8 Express desde Concord

15

16 más o menos sobre una base diaria. Yo animaría

17

18 C.A.T.S. para reconsiderar este aumento de precios, esta tasa

19

20 aumento, y en realidad tienen una disminución de la tasa. Permítame

21

22 explica.

23

24 Voy a citar algunos números que obtuve de la

25

26 página web de Charlotte-Meck desde hace un año, el Propuesto

27

28 presupuesto de 2016. Recibí algunos datos de Crystal

29

30 Verde. Le pregunté qué gastos de combustible fuera por el

31

32 sistema de C.A.T.S.. Y los precios de los combustibles han sido tomadas de

33

34 EIA.gov página web y cito en los precios del diesel.

35

36 El presupuesto C.A.T.S. que era Propuesto hace un año

37

38 mostraron un aumento del 4,8 por ciento en 2017 hasta 2016 y una

39

40 4 por ciento de aumento desde '15 al '16. la dotación de personal

41

42 Costos, y puede ser debido a la línea de ferrocarril

43

44 de expansión, es de hasta un 45 por ciento desde 2014 hasta 2017 y es

45

46 el 14 por ciento de los '16 al '17. Por lo que a mí respecta como

1

2

3

4 oír el número \$ 2,8 millones me siento como el

5

6 Costoo de combustible que está en el presupuesto 2017 es de \$ 2 millones de

7

8 demasiado alto. Costoos de combustible a partir de 2015, desde el diesel

9

10 punto de vista de la oriental - Sureste de los Estados

11

12 Unidos fue \$ 3,24 para el año fiscal como miramos

13

14 que en este municipio. A través de febrero, el fiscal

15

16 años es de \$ de 2.24. Mientras conducimos alrededor en este momento es

17

18 cerca de \$ 2 por galón de diesel. Y sé que el sistema de

19

20 utiliza una mezcla, no es el mismo, pero el precio

21

22 descensos han sido alrededor de la misma. Esa diferencia

23

24 es un valor de \$ 2 millones por lo que está en el presupuesto.

25

26 El presupuesto para 2017 como consecuencia señora Green mí es proporcionado

27

28 \$ 10.6 millones, que es un 10 por ciento desde el 2015

29

30 real. Costoos combustible por sí mismos se han reducido

31

32 30 por ciento de hace dos años. Así que lo haría

33

34 reconsiderar la tasa que en realidad está siendo utilizado desde

35

36 ese punto de vista. Eso es una gran parte de la

37

38 diferencia allí mismo.

39

40 MR. FULLER: Gracias, señor Murphy.

41

42 MR. MURPHY: Por cierto, me echo sobre la tarifa

43

44 cajas. Eso ha ocurrido muchas cosas en autobús también con

45

46 la caja de cobro. Gracias.

1

2

3

4 Spigner, ¿está usted aquí? Sí. Bueno. Así que estén listos.

5

6 El Sr. de Hice.

7

8 MR. HICE: Carter Hice, Charlotte nativa, Ejército de los EE.UU.

9

10 veteranos. En primer lugar, me gustaría preguntar Alcalde Roberts,

11

12 ¿cómo está la cena? Bueno. Gracias por traer a algunos de

13

14 el resto de nosotros.

15

16 La presentación que acabamos de ver es extremadamente

17

18 relativo, sobre todo a cualquier contribuyente, cualquier ciclista.

19

20 que se está viendo cuatro Opciones y eso es sólo aumentar,

21

22 aumento, aumentar. No hay siquiera mención

23

24 expensas de corte, las ganancias de eficacia. Cualquier cosa que pudiera

25

26 nos conducen a la innovación tecnológica más.

27

28 Cualquier Opción aparte de recaudar los ingresos procedentes de la

29

30 condiciones económicas considerables estáticas que nos

31

32 tienen actualmente.

33

34 Te ves en cualquier parte del debate presidencial,

35

36 lo que estamos decidiendo en noviembre, todo lo que vemos es descanso

37

38 hasta los bancos. Pues bien, ¿cuál es nuestro principal motor económico

39

40 aquí en la ciudad? Es finanzas. Si tiene cualquier tipo

41

42 de situación en la que el Bank of America se rompe,

43

44 Wells Fargo se rompe, ¿sabes lo que es

45

46 va a hacer a usuarios del transporte público? Ya sabes lo que está pasando

1

2

3

4 de asiento del conductor. Tenemos que empezar a considerar

5

6 alternativas diferentes que no sea - no se puede

7

8 simplemente - negocio no puede salir y simplemente constantemente

9

10 aumentar su precio y esperar que la corriente estática

11

12 número de clientes a continuar para seguir adelante, mantener

13

14 de conducción. Especialmente como los tiempos de Cambio, especialmente en lo

15

16 Cambio de las condiciones económicas, especialmente como diferente

17

18 modelos políticos geográficas mejoran, por adelantado,

19

20 desarrollar, tenemos que considerar seriamente esto, chicos.

21

22 Estamos muy preocupados. Su base ciudadana es muy

23

24 en cuestión. He hablado con su trabajo y constantemente

25

26 hablar con sus colegas que ejecutan el tren ligero -

27

28 MR. FULLER: Gracias, señor de Hice.

29

30 MR. HICE: - Voy a parar, preguntarles cómo va, pregunte

31

32 cómo va la extensión.

33

34 MR. FULLER: Sr. Hice, ha expirado el tiempo.

35

36 MR. HICE: Son tiempo considerablemente más preocupados por

37

38 su liderazgo como lo son sus ciudadanos. Entonces vamos

39

40 paso hacia arriba, chicos. Necesitamos líderes en esta ciudad.

41

42 MR. FULLER: Sra Spigner, ¿está usted aquí? Sí, señora.

43

44 Ven hacia adelante. Y, Kendall Alford, ¿está usted aquí?

1

2

3

4 registro sólo para asistir. En realidad, mis colegas

5

6 más o menos dice mucho de lo que escribí en mi

7

8 hoja sobre los cuadros de tarifas que es roto. Eso es un

9

10 gran problema. Estoy feliz de saber que vas a

11

12 solucionar esos.

13

14 También me creo que no debemos ser

15

16 el aumento de la tarifa única, porque creo que en

17

18 a fin de aumentar la tarifa, deberíamos tener un mejor

19

20 servicio. Y solo creo que muchas veces las

21

22 de autobús llega tarde, se descomponen. Simplemente no lo siento

23

24 al igual que en ocasiones me estoy haciendo lo que pagué. Y yo

25

26 lo hacen comprar el de 10 viajes, compro la semana, y el

27

28 mensual, así como la compra de las Lynx. Así que tengo

29

30 tarifas con todos ellos. Y a veces ni siquiera me

31

32 Utilizar mis 10 viajes. Doy a otras personas. Pero yo

33

34, efectivamente, que las cajas de tarifa es parte de la

35

36 llave. Y voy a hacerlo breve, ya que otras personas quieren

37

38 decirlo así. Así que gracias.

39

40 MR. FULLER: Gracias por venir. Ronald Berry

41

42 aquí? Bueno. Christopher McMillan, ¿está usted aquí?

43

44 Sí, señor.

1

2

3

4 preocupación más grande que he visto que estadísticamente STS

5

6 se abulta en sus costuras. Como se informó en su última

7

8 página de la hoja de cálculo de ventas, un 43 por ciento

9

10 aumento de la demanda de pasajeros. En mis siete años de

11

12 viviendo aquí en Charlotte, mi mayor preocupación es

13

14 continúan para poder tener acceso a ella. Y

15

16 sin el aumento de la tarifa, que hará que sea muy

17

18 difícil para el equipo de gestión que soporta STS,

19

20 y mi capacidad de montar el sistema será aún

21

22 más desafiante. Espero y seguir apoyando

23

24 las tarifas que son necesarios para que me permiten como

25

26 jinete con discapacidad para utilizar los sistemas que son

27

28 proporcionan.

29

30 Además de eso, espero que

31

32 El Sr. Lewis puede llevar su sistema que lo que tenía en

33

34 Orlando para aquellos de nosotros que son legalmente ciegos para ser

35

36 capaz de utilizar el sistema que esté en su lugar en un muy

37

38 Costoo baja o nula Costoo similar a lo que había hecho en

39

40 Orlando. Aplaudo STS y, por lo tanto, a partir de

41

42 El Sr. McCullen abajo y mirando a lo que están tratando

43

44 que ver con Uber y Lyft. Por favor apoye esto. Nosotros

1

2

3

4 parar ahora a permitir que otras personas hablan. Gracias

5

6 por su tiempo.

7

8 MR. FULLER: Gracias, Sr. McMillan. Karen Beatty, son

9

10 aquí? Presentarse. Entonces Molly Miron, que son

11

12 aquí? ¿Qué hay de Lamar Blocker? cayendo como

13

14 moscas. Bueno. La Sra Beatty, bienvenida.

15

16 MS. BEATTY: Hola, todo el mundo. Soy Karen Beatty, monto del

17

18 Lynx casi todos los días al trabajo y aprovecho también

19

20 el autobús para trabajar. De las Opciones de presentó, quería

21

22 para expresar mi apoyo a Opcion número 1 en su mayoría

23

24 porque no hay un aumento de la tarifa de todo el sistema

25

26 asociada a ella, que creo que es realmente

27

28 importante, al menos mi opinión.

29

30 También me pregunto, y si se presentó que podría

31

32 han pasado por alto, pero la cuantía del aumento de

33

34 el programa ETC, si es que se presentó, no estoy seguro

35

36 que era, me pregunto si los C.A.T.S. considerados si el

37

38 organizaciones participantes potencialmente caer

39

40 y alcanzan un determinado nivel. No sé la

41

42 detalles de eso, pero yo sólo quería tirarlo

43

44 no como una idea.

1

2

3

4 consideración la aplicación de ser, al menos para el

5

6 Lynx. Yo he visto que sea un gran problema en muchas

7

8 casos cuando no hay pasajeros que opta por no comprar

9

10 entradas, simplemente porque no está preocupado por la

11

12 lateral observancia de las cosas. Una gran cantidad de veces que es

13

14 de pasajeros que podría tener permitirse que en oposición a una

15

16 gran cantidad de personas que utilizan los C.A.T.S. que supongo que supletoria

17

18 dinero es muy importante para ellos.

19

20 Así que, desde mi punto de vista, creo que teniendo en cuenta la

21

22 ámbito de la aplicación de las cosas podría hacer una gran

23

24 diferencia. Si ese sistema eran Cambiod, podría

25

26 aumentar algunos fondos, mantener a las personas responsables.

27

28 Eso es todo lo que tengo.

29

30 MR. FULLER: Muchas gracias. Bueno. Alssya McDowell,

31

32 son aquí? Doris Reece, ¿está usted aquí? Bueno.

33

34 Jessie McClain? Sí. Vamos hacia adelante.

35

36 La Sra McClain.

37

38 MS. McClain: Mi nombre es Jessie McClain. Y estoy aquí para

39

40 hablan en nombre de las personas con discapacidad si

41

42 fuerzas, no sólo a mí mismo. Me gustaría pedir que

43

44 no aumento de la tarifa. Mi razonamiento es porque una

1

2

3

4 esto. Y, también, me gustaría decir acerca

5

6 algo que ya se ha mencionado. Dos o tres

7

8 veces a la semana he montó un autobús que la caja de cobro

9

10 no estaba funcionando. Y soy muy observador de las cosas.

11

12 Y me parece que si aumenta la tarifa, que debe

13

14, recibe un servicio decente de lo que estamos pagando. Y

15

16 que tienen los conductores muy grosera. Algunos ni siquiera se preocupan de

17

18 decepción el paso de una persona ciega para conseguir en el

19

20 de autobús o de una persona que es como yo pueda

21

22 Asistencia en movimiento. Y yo le pediría que

23

24 considerar algún tipo de lo que hagas por las personas

25

26 que no siguen las reglas. Debido a que algunos de los

27

28 conductores, que no son conscientes de la seguridad. Uno de los

29

30 conductores del otro día conducía un autobús que el interior

31

32 luces estaba fuera. Estoy pensando si eso es, qué

33

34 más va a funcionar mal con este bus. Y tu

35

36 personas han conducir el autobús que ni siquiera

37

38 considerado cuando una persona les pida la dirección o

39

40 información, que son tan grosero, y creo que esto es

41

42 totalmente fuera de lugar. Si desea pedirnos

43

44 más dinero, que una moneda de diez centavos no es mucho, pero estamos

1

2

3

4 ms. HAYES: Hayes.

5

6 MR. FULLER: tenían una R en lugar de una S. Así Sra.

7

8 Hayes. Entonces Oren Halsey, estás en el próximo, señor.

9

10 ms. HAYES: Buenas noches. Lo tomo todo el mundo sabe mi

11

12 apellido es Hayes, Hayes. Estoy aquí para agradecer

13

14 que para poner el autobús al centro mayor Tyvola

15

16, así como Marian Diehl piscina. Nosotros, los de la tercera edad como el

17

18 de autobús, aunque, sólo va hacia y desde, sabemos

19

20 Tenemos que permanecer el día completo. De todos modos, quiero preguntar

21

22 para ningún aumento, ningún aumento. Y si tiene que

23

24 deshacerse de ese 10 de paso, estoy de acuerdo con esto. yo monto

25

26 como una persona discapacidad. Compró la mensual. Si

27

28 lo pierdo, estoy perdiendo \$ 44, pero es muy difícil de

29

30 Track eso. No voy a sobrepasar mi tiempo aquí, pero tengo

31

32 quieren saber, gracias por el autobús a la

33

34 centro para personas mayores, sin aumento.

35

36 MR. FULLER: Gracias, Sra. Hayes. Oren Halsey. Y

37

38 entonces Elizabeth Quattlebaum, ¿está usted aquí? Estás en

39

40 siguiente.

41

42 MR. HALSEY: Me gustaría hablar acerca de los autobuses de llegar a tiempo.

43

44 tuve una vez cuando yo estaba esperando un autobús, autobús 11.

1

2

3

4 tercio bus. Eso es estúpido. Tenemos que tener la

5

6 autobuses llegan a tiempo para que podamos cogerlos por lo que

7

8 puede ponerse a trabajar. Yo trabajo en - Vivo en el norte

9

10 lado de Charlotte y el trabajo en el lado sur de

11

12 Charlotte. Tengo que ser capaz de ponerse a trabajar en

13

14 veces. Esto es indignante, que tienen los autobuses que vienen tarde

15

16 y no recoger la gente a veces. Así que me gustaría

17

18 ver los autobuses comienzan a hacer lo que se supone que deben

19

20 estar haciendo. Gracias.

21

22 MR. FULLER: Gracias, Sr. Halsey. La Sra Quattlebaum.

23

24 Y luego Nathaniel Smith, ¿está usted aquí? Sí señor.

25

26 está en el muelle.

27

28 MS. Quattlebaum: Buenas noches, damas y caballeros.

29

30 No hay mucho que amo más que hablar en público,

31

32 a fin de estar aquí es importante para mí. Soy sólo una

33

34 ciudadano preocupado. Hay un montón de nosotros por ahí

35

36 en el autobús, la clase trabajadora que no tienen

37

38 los ingresos para apoyar un coche y seguros y

39

40 otras cosas. Todos estamos conscientes del hecho de que no lo hace

41

42 consigue nada gratis.

43

44 Si usted puede aumentar los precios en todos los ámbitos, se

1

2

3

4 que tienen los padres solteros, y tiene a los padres

5

6 billetes más que los ingresos entrando. Hay personas

7

8 tener que tomar decisiones lo que se va a cortar

9

10 fuera, médico, alimento, lo que. La gente tiene que llegar a

11

12 trabajamos para conseguir los ingresos necesarios para pagar las facturas que

13

14 que tienen. Si aumenta los precios demasiado,

15

16 están reduciendo algunos de nosotros fuera. No me puedo permitir el

17

18 pase última a \$ 80, simplemente no puedo. yo hago el

19

20 de 10 viajes. Puedo manejar perder el descuento. Sus

21

22 no va a quedar bien, sino para mantener los autobuses de

23

24 va, puedo lograr y tire de ella fuera de mi

25

26 bolsillo. Pero hay que recordar, hay mucho

27

28 de nosotros por ahí que están en un presupuesto cadena limitada.

29

30 Se nos afecta a todos.

31

32 Y una cosa que puedo decir es totalmente

33

34 es necesario, y no sé cómo va a

35

36 lograrlo, pero hay una gran cantidad de personas que trabajan

37

38 en el centro en el sector de la restauración, que cuando se

39

40 Llega el tiempo, tienen que elegir cada noche si

41

42 que lo dejen ir temprano o coger Uber o una casa en taxi.

43

44 Su sistema de paradas de autobús, literalmente. ¿Qué es?

1

2

3

4 MR. SMITH: Estoy Nathaniel Smith. Yo vivo en el sur

5

6 lado de Charlotte y el autobús - el aumento de la tarifa

7

8 no es una buena Opcion para mí ni a nadie, ya que es

9

10 de Bajos Ingresos - Ingresos bajos de la gente. No nos podemos permitir

11

12 ella. Yo, yo, yo no puedo. Estoy en una renta fija.

13

14 Y lo mismo que el autobús, el autobús que

15

16 realmente necesita para llegar a tiempo. Y el Cambio - la

17

18 de autobús que va a la estación y quitándose,

19

20 tratando de vencer el tren, quitándose, necesitan

21

22 llegar a tiempo también. Algo que hay que hacer con todo

23

24 de este. Por favor. Por mí y para muchos

25

en aras otras 26 de las personas. Voy a apreciar realmente eso.

27

28 Gracias.

29

30 MR. FULLER: Gracias, Sr. Smith. El Sr. Huttman. Y

31

32 entonces Deborah Franklin, ¿está usted aquí? Tú serás

33

34 siguiente.

35

36 MR. HUTTMAN: Buenas noches. Mi nombre es Mike Huttman. yo

37

38 viven en el sur de Charlotte cerca del aeropuerto y mi

39

40 comentarios de hoy será principalmente sobre la línea azul

41

42 porque me paseo de la Línea Azul a menudo para ir al centro.

43

44 creo que en lugar de elevar las tasas, debemos tratar de

1

2

3

4 oficiales para comprobar las tarifas de los trenes en un diario

5

6 base. De esa manera no castigamos a los que ya

7

8 pago de las tarifas y creamos un par de puestos de trabajo en el

9

10 proceso. Esa es mi idea. Gracias.

11

12 MR. FULLER: Gracias, señor. Todo bien. La Sra Franklin.

13

14 Y entonces Donna McLeod, está usted aquí?

15

16 MS. FRANKLIN: Hola. En realidad, pensé que teníamos

17

18 tres minutos, pero tan - soy Deb Franklin y estoy

19

20 con la Unión de Transporte Inteligente División. Mi

21

22 posición es la de representante legislativo que

23

24 incluye también el capataz coordinador de seguridad.

25

26 Hoy estoy representando al menos 590 autobuses

27

28 operadores. Nos individualmente y como grupo somos

29

30 evaluaron para determinar lo que ocurre en el autobús y en

31

32 particular, lo que se produce en la caja de cobro. Actualmente,

33

34 es una ofensa terminationable - No sé si

35

36 que es una palabra - si no recogemos una tarifa. Sino

37

38 sea justo, que yo sepa, ningún operador ha sido

39

40 por terminada por cobro de tarifas.

41

42 Por lo general, nuestra experiencia es de recaudo

43

44 a una altura promedio de 3 segundos por cliente o pasajero.

1

2

3

4 veces una evaluación desfavorable aumenta con la

5

6 éstas sobre las interacciones de 3 segundos. En particular,

7

8 nuestro estado de ejecución. Lo siento.

9

10 Visité Washington, DC y Nueva York acerca

11

hace 12 dos semanas. Y en Nueva York tuvo especial

13

14 oportunidad de usar un pase inteligente. Yo sólo interactuaba

15

16 en cada controlador de aproximadamente 3 segundos, por lo que digo

17

18 todo esto para fomentar la compra de la nueva

19

20 cajas de tarifas inmediatamente sin más demora. Y yo

21

22 esperamos la fecha que nos permitirá inteligente

23

24 tarjetas para nuestros clientes.

25

26 Por último, me gustaría disculparme con nuestra

27

28 clientes en esta sala, en nombre de los operadores

29

30 años que han tenido una mala experiencia con cualquier controlador C.A.T.S..

31

32 MR. FULLER: Muchas gracias. Trevor Beauford. Sí,

33

34 vienen de arriba. Y entonces Bretaña largo, está usted aquí?

35

36 Usted es el siguiente.

37

38 MR. Beauford: Gracias. Buena noches. Me llamo

39

40 Trevor Beauford. Sólo soy un ciudadano que se preocupa

41

42 acerca de los niños. Y una cosa tal como la conocemos ahora nuestra

43

44 C.A.T.S. estudiantes que usan el autobús recibieron un 50 por ciento

1

2

3

4 que son el transporte uso invisible para llegar a la escuela,

5

6 los estudiantes más frágiles que tienen vivienda

7

8 desafíos entre diferentes lugares, utilizan C.A.T.S.

9

10 para montar cada día.

11

12 Así que mi sugerencia sencilla hoy en día es lo que hago

13

14 soportar el número 1 Opcion. Cuando miramos a la ADA

15

16 de descuento no se vean afectados. Estoy pidiendo al MTC

17

18 de echar un vistazo a lo fuerte que significa crear un piso

19

20 de tarifas para los estudiantes que está protegido contra la tarifa

21

22 aumenta y se ven realmente a los ingresos que

23

24 perderían si hacemos eso y tratar de encontrar una manera

25

26 para asegurarse de que nuestros estudiantes más frágiles tienen una

27

28 de manera sólida para llegar a la escuela. También exploramos

29

30 oportunidades para que los estudiantes reciben su tránsito

31

32 tarjetas de identificación. En la actualidad, hay una estación que hace

33

34 que en el tránsito. ¿Hay una manera de mirar

35

36 la tecnología para que sean capaces de verificar su

37

38 la inscripción en la escuela y recibir su tránsito

39

40 identificaciones? Debido a que una gran cantidad de estudiantes siguen pagando el

41

1

2

3

4 seis años. estudiantes de tránsito dependiente utilizan el bus

5

6 para llegar a la escuela y al trabajo. Y muchos de ellos eran

7

8 apenas se llevan a una situación. Es mi creencia de que nosotros

9

10 necesita para asegurarse de que nos importa lo suficiente como para decir

11

12 que no vamos a cerrar nuestra brecha en el presupuesto sobre las espaldas

13

14 de esos estudiantes. Gracias.

15

16 MR. FULLER: Muchas gracias. La señora Long. Y entonces

17

18 Robert Davis, estás aquí? Sí señor. Tú eres el próximo.

19

20 ms. LARGO: Me gustaría decir que soy un semejante

21

22 con una discapacidad.

23

24 MR. FULLER: ¿Se puede hablar por el micrófono, por favor?

25

26 MS. LARGO: Está bien. Soy una persona con discapacidad compañero.

27

28 Y me gustaría proponer que tiene un descuento

29

30 para las personas con discapacidad, así como de Bajos Ingresos

31

32 estudiantes universitarios. Y opto por no un precio

33

34 aumento, pero una disminución de precios. Gracias.

35

36 MR. FULLER: Muchas gracias. El Sr. Davis. Sí señor.

37

38 Y entonces Rachel Rodman, ¿está usted aquí?

39

40 MS. Rodman: Sí, estoy aquí. Gracias Señor.

41

1

2

3

4 en lugar de un aumento de la tarifa, no debería haber

5

6 aumentos en términos de sanciones. Al igual que tenemos una

7

8 C.A.T.S., la terminal de autobuses. Y tenemos señales que dicen

9

10 no traen los coches dentro y fuera de aquí porque es

11

12 peligroso. Creo que debe ser una multa de \$ 200 si

13

14 se llega a través del tránsito conduciendo su coche.

15

16 ¿Dónde va el dinero también para cuando una persona

17

18 paseos en el tren que no tiene un billete de avión, Quien

19

20 recibe el dinero? ¿Tiene que ir de nuevo en el

21

22 C.A.T.S. sistema? Creo que debería de sistema debería estar

23

24 sustituye con torniquetes. Cuando mi amigo hizo

25

26 de la comparación con otras ciudades, otras ciudades, uno

27

28 Lo que es diferente de nosotros es que nuestro autobús

29

30 sistema no es de 24 horas. Las ciudades que estaban haciendo

31

32 mejor que nosotros, la mayoría de ellos son. La mayoría de ellos tienen

33

34 torniquetes, donde una persona paga o tienen algún tipo de

35

36 una tarjeta inteligente para entrar y salir. Creo que nosotros

37

38 debe tener una tarjeta inteligente, una tarifa para un paseo. O

39

40 que paga por dicho paseo, pero viajar en el autobús o la paga

41

1

2

3

4 torniquete, sí, a veces son los torniquetes

5

6 roto. La gente ahora tipo de espera.

7

8 MR. FULLER: Gracias, señor Davis. Lo aprecio. Todas

9

10 derecha. La Sra Rodman. Entonces Dwayne Morgan, que son

11

12 aquí? Sí señor. Tú eres el próximo.

13

14 MS. Rodman: Buenas noches. Quiero decir en primer lugar, se

15

16 saben, la grandeza de este sistema de autobuses es en cuanto a cómo

17

18 dedicado al bus conductores son. He tenido muy grande

19

20 experiencias con ellos. Una de las razones por las que

21

22 llegaron esta noche fue por favor, no eliminan el paso 10

23

24 o disminuir el descuento que hay en ella. Soy una

25

26 trabajador contratado. No sé cuando mi proyecto se

27

28 inicio o fin. Podría terminar en cualquier momento. Podría

29

30 inicio, al igual que por lo general obtener a veces quizá un e-mail

31

32 de notificación. Por lo que el paso 10 realmente me ayuda

33

34 porque no pueden trabajar toda la semana completa. me lo permite

35

36 No sé si voy a estar trabajando esa semana completa

37

38 Si tengo un proyecto. Así que es realmente útil si

39

40 podría tener sólo tienen el paso 10. yo también pienso eso

41

42 aumenta la eficiencia. Debido a que en lugar de tener

1

2

3

4 10 de paso es también con el descuento como también ayuda

5

6 con las personas que no pueden ser frecuentes pilotos del

7

8 bus. Por ejemplo, pueden tener un coche o un camión.

9

10 Pero teniendo el paso 10, pueden decir, está bien, te

11

12 sabe qué, esto es realmente bueno tener en caso de una

13

14 de emergencia, en caso de que el coche se avería o el camión

15

16 se rompe. Me gusta tener esto como una parte de la

17

18 de seguridad para asegurarse de que pueda ponerse a trabajar en

19

20 tiempo. Así que esa es otra razón por la que hay que tener

21

22 del paso 10 y mantenerlo en un descuento.

23

24 Creo que el sistema de C.A.T.S. deben buscar

25

otros 26 maneras de aumentar los ingresos, por ejemplo, las aplicaciones

27

28 para el teléfono, pero aún no hay anuncios como en él.

29

30 Podemos poner anuncios para el uso de esa aplicación. Yo también

31

32 piensan que podría aumentar su capacidad de función a fin

33

34 personas lo utilizan más. Y otras formas creo que los C.A.T.S.

35

36 sistema podría recaudar dinero mediante eventos especiales. por

37

38 ejemplo, hay un gran servicio de transporte que va a la

39

40 carreras Charlotte Motor Speedway. Pero cuando llamo al

41

42 Charlotte Motor Speedway -

1

2

3

4 que van a decir, oye, hay un servicio de autobús

5

6 que va a la altura, que también aumentará

7

8 ingresos. Gracias por todo por su tiempo.

9

10 MR. FULLER: Gracias. El Sr. Morgan.

11

12 MR. MORGAN: Buenas noches. Mi nombre es Dwayne Morgan.

13

14 Gracias por invitarme. Así que he estado montando el autobús

15

16 de los últimos 11 años, montando autobús expreso a trabajar.

17

18 Me montarlo tal vez no porque tengo que hacerlo, pero me gusta

19

20 él. Soy una especie de finanzas del chico. Y por eso uso la

21

22 pase de 10 viajes porque para mí me paseo con poca frecuencia. yo

23

24 paseo de 60 por ciento del tiempo y el otro

25

26 40 por ciento del tiempo que estoy conduciendo. Así que tiene

27

28 sentido financiero para que haga el pase de 10 viajes frente

29

30 cualquier otra Opcion.

31

32 Así que mi pregunta sería, ya sabes, si es necesario

33

34 aumentar las tasas para mantener el servicio, mi experiencia

35

36 ha sido buena, así que no tengo quejas y estoy

37

38 dispuestos a pagar por el servicio que estoy recibiendo. Pero en

39

40 Al mismo tiempo, ya sabes, para mí, ya sabes, una vez más,

41

1

2

3

4 Además, voy a tirar en algunos comentarios que escuché

5

6 anterior. Veo las cajas de tarifas fuera un poco,

7

8 sabes. Así que, obviamente, estamos recibiendo un viaje gratis

9

10 en ese punto, lo que tal vez es agradable en el corto plazo,

11

12 pero es malo en el largo plazo. Tal vez también considerar

13

14 una tarjeta recargable. Viajo a San Francisco un montón.

15

16 Tengo una tarjeta Clipper. Es recargable y parece

17

18 al igual que sería más barato que imprimir nuevas tarjetas

19

20 todo el tiempo. Así que, de todos modos, de nuevo aprecio el

21

22 oportunidades. Y por lo que no deshacerse de la

23

24 descuentos 10 viajes y los otros descuentos a la gente un

25

26 mencionado. Gracias.

27

28 MR. FULLER: Muchas gracias, señor Morgan. Bueno. Así que

29

30 esos son todos los nombres. Voy a correr a través de

31

32 los nombres de personas que no estaban aquí muy rápidamente

33

34 sólo para asegurarse de que no se pierda nadie. marca

35

36 Murphy, Johnny George, Michael Addison, Hiena Jones,

37

38 Kendall Alford, Phyllis Bell, Thomas O. -

39

40 MR. FULLER: Oh, estás aquí. Vamos arriba.

41

1

2

3

4 de los empleados, por lo que el sistema de tarifas de 10 viajes funciona perfectamente

5

6 para mí. Si eso llegara a desaparecer o si las tasas

7

8 aumento tan terriblemente mucho, que tiene más o menos a

9

10 a desaparecer, entonces no sería mucho sentido para mí incluso

11

12 tomar el autobús. Parece ser más Costoo

13

14 eficaz para vigilar el número de personas que están en

15

16 el sistema que no pagan. Creo que vi en el

17

18 noticias de que sólo un tercio de sus pilotos pagar. Así que si

19

20 que podría ser controlada mejor, que eso sería

21

22 sabiduría que mantener a todos ganando y que

23

24 podrían mantener las tarifas más bajas en el otro extremo de la

25

26 autobuses.

27

28 Así que me gustaría decir que la volatilidad

29

30 veces algunas semanas de no tener que coger el autobús

31

32 o no saber si tengo que ir a la oficina o

33

34 no, que eso es el sistema perfecto para un paseo de 10

35

36 pase. Y sé que hay una gran cantidad de diferentes pases

37

38 que se utilizan, pero hay un segmento de la ciudad

39

40 Población que utiliza ese pase. Así que estoy feliz de estar

41

1

2

3

4 Gracias a todos por venir esta noche. Nosotros realmente

5

6 agradecería sus comentarios y lo apreciamos

7

8 participar en lo que considero como una especie de la mayor parte

9

10 componente importante de cualquier gobierno, y eso es

11

12 los ciudadanos que vienen y dicen lo que piensan de

13

14 líderes electos que se encargan de dirigir nuestro

15

16 comunidad. Así que gracias a todos por venir.

17

18 Muy bien. Así que --

19

20 MR. LEWIS: ¿Puedo sugerir, señor Presidente, sí o no

21

22 desea entretener a una discusión de la junta

23

24 miembros, tal vez ahora es el momento.

25

26 MR. FULLER: ¿Hay elementos que los miembros del consejo

27

28 le gustaría llevar? Vamos a - sí, Alcalde Roberts.

29

30 MAYOR ROBERTS: En la breve presentación que tenía, hay

31

32 hubo Opciones de mantener la tarifa de la misma y mantener

33

34 el servicio de la misma; ¿Es eso correcto?

35

36 MR. LEWIS: Eso es correcto.

37

38 MAYOR ROBERTS: Así que la única manera de mantener la tarifa de la misma

39

40 es reducir el servicio?

41

1

2

3

4 algunos de ellos. Así que, sin duda, eche un vistazo.

5

6 Nuestro equipo de programación ha mirado a que una y

7

8 de nuevo. Pero la adición de 10 minutos, 5 minutos antes de

9

10 un tren y 5 minutos después de que el tren, de verdad

11

12 impactos el tiempo que tarda el autobús para viajar

13

14 a lo largo de esa ruta. 10 minutos pueden no parecer una

15

16 mucho en un solo viaje, pero cuando el autobús hace 18, 19, 20

17

18 viajes al día, va a añadir una cantidad significativa de

19

20 tiempo y Costoo a eso. Así que vamos a seguir buscando

21

22 en aquel. Mucho de eso está en funcionamiento. Pienso que el

23

24 orador mencionó que muchas veces está en el autobús

25

26 y ve - o se baja del tren y ve el autobús

27

28 de salida. Así que en ese aspecto, eso es realmente lo haremos

29

30 trabajo con nuestros operadores para asegurar que están

31

32 permanencia. Cuando llegue el tren, tenemos una adecuada

33

34 notificación de que está en camino y se puede ver que cuando

35

36 es en la estación, espera un minuto o dos para su

37

38 patrones de bajar. Eso es más de un operativo

39

40 Lo que un problema estructural. Así que vamos a seguir

41

1

2

3

4 reúne las condiciones para ADA.

5

6 MR. KINARD: Derecha.

7

8 MR. LEWIS: Mayores.

9

10 MR. KINARD: Tiene que ver con el requisito federal

11

12 ADA y eso es típico en todos los sistemas. Así que

13

14 independientemente de su edad, si usted tiene una discapacidad y

15

16 que tiene esa tarjeta, entonces se puede obtener ese descuento

17

18 frente si estás en Medicare es dependiente de la edad, el cual

19

20 es típicamente 62 o más. En ese punto en el tiempo,

21

22 ya proporcionamos tarifas a mitad de la tercera edad, si he

23

24 tiene que correctamente en el Medicaid y Medicare

25

26 correcta. Medicare cubre la vez que se jubile y que está

27

28 62 años o más, entonces usted puede conseguir - Creo que es de 65

29

30 terminado. Empezamos precio alto en medio 62. Por lo que estamos

31

32 capaz de conseguir que el precio medio antes de lo que lo haría

33

34 para el Medicare. El Medicaid es cualquier edad cuando se

35

36 tienen una discapacidad o algo por el estilo. Y

37

38 por lo que independientemente de la edad, se obtiene que el descuento, que

39

40 la mitad de descuento tarifa.

41

1

2

3

4 ALCALDE ROBERTS: Entonces, la persona que se preocupa por uno

5

6 de ellos no conseguir un descuento, entonces deberían

7

8 mirar en -

9

10 MR. KINARD: El descuento mayor, que es a la vez la mitad de efectivo

11

12 tarifa. Entonces tenemos pases mensuales que están a mitad de precio

13

14 para el, expresar, además expreso local ilimitada

15

16 paseo. Por lo que realmente es un gran negocio para las personas mayores.

17

18 MAYOR ROBERTS: Está bien. Tengo una pregunta más, señor.

19

20 Las únicas Opciones fueron de 10 centavos, 20 centavos de dólar. esta ahí

21

22 a 5 centavos?

23

24 MR. LEWIS: Hay una Opción 5 y 10 céntimos. Nosotros

25

26 eliminó el 20 ciento. Así que no es de 10 centavos, 5

27

28 centavos de dólar, y luego los descuentos eliminadas en algunos de

29

30 nuestros pases. Así que tres Opciones de que están ante nosotros.

31

32 MAYOR ROBERTS: Sí, gracias. Tire de que una copia de seguridad.

33

34 MR. KINARD: 5 céntimos allí mismo.

35

36 MR. FULLER: Alcalde Woods.

37

38 MR. MADERAS: prevemos que permanece en una tarifa de dos años

39

40 horario de aumento?

41

1

2

3

4 MR. MADERAS: Esto es un poco inusual tener tres

5

6 Opciones de Propuesto en lugar de sólo un habitual

7

8 discusión de una necesidad económica de un aumento. Asi que

9

10 Yo voy a preguntar si todo tiene un personal

11

12 recomendación para esta decisión.

13

14 MR. LEWIS: Gracias, señor Presidente, si me lo permite. Mirando a

15

16 de todas las Opciones de que hemos establecidos, el 5

17

18 ciento - el 10 ciento Absolutoly cubre el déficit

19

20 y recaudar ingresos adicionales. El uno Opcion

21

22 que es el - Eliminar el descuento nos acerca

23

24, pero no acaba de llegar nosotros. Así que la tarifa de 5 céntimos

25

26 aumento cubriría el déficit y moverse

27

28 hacia adelante con un aumento de la tarifa mínima a través de la

29

30 bordo. Así que en términos de seguridad de nuestra capacidad para

31

32 de cubierta que, sugeriría la tarifa de 5 céntimos

33

34 aumento.

35

36 MR. FULLER: Y no vamos a tomar una decisión sobre esto esta noche,

37

38 en lugar hacerlo en nuestra próxima reunión.

39

40 MR. LEWIS: Eso es correcto. El MTC actuará en el

41

1

2

3

4 buscar personalmente en Opcion 1 como tal vez el mejor de

5

6 los tres, pero supongo que es donde me gustaría apoyarse en ese

7

8 este punto. Me gustaría pedir a mis colegas por su

9

10 opiniones también.

11

12 MR. FULLER: A ver si Bill Coxe.

13

14 MR. COXE: Así que he entendido bien, el descuento

15

16 impacto es el mismo en 1 y 3? Es simplemente el

17

18 de níquel aumento -

19

20 MR. LEWIS: Eso es correcto.

21

22 MR. COXE: - es la diferencia entre los dos. Y

23

24 de la anticipación está bajo que el nuevo cuadro de tarifas

25

26 recuperaría el déficit.

27

28 MR. LEWIS: Exactamente. Eso es el --

29

30 MR. COXE: Esa es la proyección. Y lo cómodo

31

32 son nos que las cajas de tarifa podría estar instalado en

33

34 cumplen con ese calendario?

35

36 MR. LEWIS: Nuestras cajas de tarifas se instalarán más adelante

37

38 este verano. Y les habremos instalado

39

40 a partir de agosto y los tendremos.

41

42 Desde luego, creo que el contrato exige 90 días

1

2

3

4 tratar de ser muy conservador en aquellos estimaciones,

5

6 pero creo que has escuchado a nuestros clientes que

7

8 que han visto que un montón de veces. Así que creo que

9

10 tienen gran oportunidad para cerrar la brecha hacia arriba.

11

12 MR. FULLER: Me gustaría preguntarles acerca de la eliminación de la

13

14 descuentos. Reverendo Beauford preguntó acerca de la

15

16 descuentos para estudiantes. ¿Alguno de los que serán eliminados

17

18 a través del 5 ciento Opcion?

19

20 MR. LEWIS: Ninguna de estas Opciones de llamar para cualquier adicional

21

22 o eliminación de los descuentos para estudiantes. Así que estos

23

24 descuentos para estudiantes están fuera de la mesa.

25

26 MR. KINARD: La única cosa que sería de 5 y 10 centavos de dólar

27

28 afectaría a la mitad de la tarifa que ahora pagarían

29

30 subiría.

31

32 MR. FULLER: Veo.

33

34 MR. KINARD: Se subiría un níquel, básicamente.

35

36 MR. FULLER: Entonces, ¿cuál sería el - No sé si

37

38 puede resolver esto sobre la marcha, pero lo que habría

39

40 el impacto si excluimos a los estudiantes de tener que

41

42 pagar el aumento.

1

2

3

4 Así que, ya sabes, yo creo que deberíamos al menos

5

6 tenemos en cuenta que, ya sabes, con exclusión de los estudiantes

7

8 tener que pagar este aumento. Voy a poner eso

9

10 allí. Mayor Taylor.

11

12 MR. TAYLOR: Señor Presidente, estoy de acuerdo con usted en el

13

14 Lo estudiante. Y, de hecho, independientemente de lo

15

16 el número era, si se utiliza el otro supuesto de

17

El número 18 caja de cobro de 360 mil alguna extraña

19

20 dólares, usted es 60 o 50 mil dólares negativa

21

22 piscina. Así que creo que es una buena manera de justificar

23

24 eliminando cualquier reducción, cualquier aumento de

25

26 estudiantes.

27

28 Pero permítanme volver a la pregunta que iba

29

30 de preguntar. Estoy de acuerdo con el Alcalde de Woods sobre Opcion 1

31

Donde 32 es lo que veo es el mejor de los tres

33

34 alternativas desde mi punto de vista. Acerca de

35

Hace 36 años empezamos de cinco más en busca

37

38 la publicidad en los autobuses y en nuestros trenes y yo

39

40 Guess en nuestras estaciones. Y que parecía ser bastante

41

42 buenos.

1

2

3

4 potencialmente habría que traer de vuelta a nosotros en cuanto a

5

6 ingresos que podrían offset.

7

8 MR. KINARD: Hacemos los interiores, no sólo las cartas, pero nosotros

9

10 llamado Mike Angelos. Son arriba en los techos tanto

11

12 desde el tren, porque el tren cuenta con obras de arte, pero

13

14 en los autobuses que están allí también. Y hemos

15

16 hecho los reyes de estaciones en todo el tren ligero

17

18 estaciones. Si sumamos todo lo demás existe, tenemos que

19

20 ir a través de una ordenanza Cambio en la ciudad para hacer

21

22 que ya que hay que conseguir una ordenanza de Cambio

23

24 obtener la publicidad y la estación de signos disponible en

25

26 las estaciones.

27

28 MR. TAYLOR: ¿Podríamos vender espacio en las entradas?

29

30 MR. KINARD: En realidad sí tienen eso. Simplemente no lo conseguimos

31

32 muchos tomadores. Hemos vendido algunos de ellos, pero no es tan

33

34 muchos. Pero tenemos - tenemos esos Opciones, tenemos

35

36 Opciones de programación. Y estamos mirando -

37

38 Actualmente este momento tenemos una solicitud de propuesta para el próximo

39

40 cinco años. Eso fue conferencia es mañana.

41

42 Una de las cosas incluidas en esto es concesiones.

1

2

3

4 buscando hacer algo en el interior de las cubiertas sin ningún

5

6 Cambio ordenanza. Así que estamos tratando de conseguir que -

7

8 sabes, logotipos en cada lugar de estacionamiento y señalización

9

10 en el interior allí. Así que estamos mirando a todos aquellos

11

12 oportunidades y lo que están por ahí tratando de

13

14 vender en este punto en el tiempo.

15

16 MR. TAYLOR: Cuando usted plantea - se puso en un segmento

17

18 con un aparcamiento. Tenemos estas grandes estructuras de estacionamiento

19

20 para el tren ligero. Y a lo mejor de mi conocimiento,

21

22 el aparcamiento es gratuito. Otras partes del país que

23

24 Yo he viajado, el aparcamiento es nominal. Conozco a un montón de

25

26 personas que trabajaban en la zona residencial de Charlotte, que

27

28 estaban pagando \$ 150 a \$ 200 al mes en el aparcamiento cambió,

29

tren ligero 30 de equitación y mucho menos neta. Hemos

31

32 exploraron lo que nuestra pérdida de ingresos de la cantidad de pasajeros

33

34 sería si inició el cobro de una muy pequeña

35

36 Cargo por parking? Número uno, que alentaría

37

38 carpooling y, posiblemente, el número dos, nos llevaría de

39

40 tal vez un poco más cerca del número que estamos tratando de

41

1

2

3

4 dos bloques que tienes que caminar por un \$ 5 o \$ 7 por día se

5

6 resistente. Sin embargo, en la extensión de la Línea Azul, la

7

8 más alejado de las estaciones tendrá puertas de estacionamiento. Y

9

10 que será nuestra primera incursión en busca de eso.

11

12 Habrá un pase mínimo requerido para aparcar

13

14 libre. Por lo general un paseo en uno probablemente no lo haría

15

16 sacarte, pero un viaje redondo posiblemente se tratara de

17

18 finalizando reglas de negocio.

19

20 para que hubiera una cuota de estacionamiento si no lo hizo

21

22 tienen la cantidad justa para pasar. Así que estamos actualmente

23

24 en el aspecto fase de diseño y de negocios de eso. yo

25

26 le diré que esos sistemas de aparcamiento, para instalar

27

28 de ellos no son baratos. Para esos dos estaciones, es

29

30 aproximadamente medio millón de dólares, \$ 600.000 para el

31

32 los dos.

33

34 MR. TAYLOR: Mi última pregunta sobre esto. Cuando convertimos

35

36 todas las cajas de tarifas, que escuchar un montón de personas que tienen

37

38 conseguido entradas para 10 viajes. ¿Seguirán siendo utilizable?

39

40 ¿Tienen que convertirlo? ¿Cómo funciona?

41

1

2

3

4 MR. TAYLOR: Gracias.

5

6 MR. WATSON: Uno de los puntos, el informe CTAC tenía un par de artículos

7

8 de la discusión, me siento como que vale la pena. Uno, que

9

10 hicieron reiterar los comentarios en torno a los precios del estudiante y

11

12 el deseo de no afectar a los estudiantes,

13

14 en particular los que son dependientes de tránsito.

15

16 Otro elemento era cierta preocupación por la semana

17

18 Cambio no asume ninguna reducción en el volumen

19

20 mientras que cambiar el precio de 10 viajes a 14

21

22 paseos, muchos viajeros es probable elegir simplemente

23

24 usar un pase diario en lugar de un pase semanal porque

25

26 ¿por qué pagar por siete días de montar si sólo

27

28 va a montar para cinco. Por lo tanto existía la preocupación de que

29

30 ingresos semanales puede ser un poco exagerado si el volumen

31

32 se verían afectados por esa Cambio. No hemos venido

33

34 a una recomendación como grupo, pero sí que tomamos

35

36 estos artículos para compartir.

37

38 MR. FULLER: Gracias.

39

40 MR. TRAVIS: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, yo estaba

41

1

2

3

4 servicio. Quería asegurarse de que estábamos

5

6 abordar algunas de las preocupaciones de la caja de tarifas y también

7

8 los intereses de las autoridades. Y ya estamos tomando

9

10 que en cuenta en ambos de estos Opciones que

11

12 nos enfrentamos a pesar de que hay varios

13

14 variaciones de las Opciones de.

15

16 MR. LEWIS: La cuestión caja de pago que se toma en Absolutoly

17

18 preocupación. En lo que respecta a nuestras proyecciones, yo quiero

19

20 Estado de que estamos siendo conservadores en nuestra

21

22 ingresos proyectados asociado con eso.

23

24 En lo que respecta a la evasión de tarifas a bordo de nuestra

25

26 sistema, nuestro sistema de tren ligero. Creo que el tren ligero

27

28 sistemas en todo el país están operando en un honor

29

30 Sistema. Y es que de los Costoos de capital

31

32 que están asociados con la construcción de una estructura que

33

34 puede estar completamente seguro. Ya sabes, todo nuestro

35

36 estaciones están abiertas al público. Están walk-up

37

38 estaciones. No son como los sistemas de metro que puede

39

40 sea completamente segura. Así tenemos que el equilibrio. Hacer

41

42 Se construye un sistema totalmente seguro que elevan nuestra

1

2

3

4 oradores mencionaron que hacemos todos los meses ir a través y

5

6 tienen los esfuerzos de aplicación sin previo aviso. Y el más

7

8 que hemos visto en las peores fechas han sido 8 y

9

10 10 por ciento. Y si se tiene que, como el de Costoo

11

12 oficiales adicionales poniendo por ahí todos y cada uno

13

14 días para hacer cumplir cada piloto sólo va a pesar más que la

15

16 beneficio que obtendríamos de eso.

17

18 MR. TRAVIS: También, una pregunta de seguimiento. Oí hablar

19

20 niveles de servicio y el aumento de la tarifa y soy yo

21

22 consiguiendo el valor de mi dinero, en esencia lo que era

23

24 audiencia. Tal vez podamos hacer frente a eso también. Estamos

25

26 cada vez mayores tarifas. ¿Cuáles son algunas de las cosas que estamos

27

28 hacer para mejorar?

29

30 MR. LEWIS: Pienso, número uno, las cajas de tarifas es una

31

32 aumento significativo, no sólo en términos de

33

34 fiabilidad de nuestra capacidad para recoger precios y

35

36 cuentan pasajeros, pero moviéndose hacia un sistema que

37

38 proporciona más servicios a nuestros clientes en el

39

40 futuro. Nos estamos moviendo hacia las tarjetas inteligentes y estar

41

42 capaces de utilizar sus propias tarjetas de débito y crédito y

1

2

3

4 El que comienzan las discusiones sobre lo que está haciendo

5

6 llamada en nuestra industria un amplio operativo

7

8 ANÁLISIS que voy a traer de vuelta a la placa donde

9

10 nos traerá esencialmente en un consultor externo

11

12 a echar un vistazo a nuestro sistema como si estábamos empezando

13

14 más desde el primer día. ¿Cómo podemos maximizar la

15

16 eficiencia de nuestro sistema? ¿Cómo nos aseguramos de que

17

18 nos estamos conectando orígenes y destinos a la

19

20 de manera más eficaz. Creo que no hemos hecho

21

22 que, en bastante tiempo. Creo que es hora de que nos

23

24 de echar otro vistazo a nuestro sistema. Al final de

25

26 que, creo que vamos a ver una forma mucho más efectiva

27

28 sistema que cumpla con las exigencias de nuestro departamento.

29

30 MR. TRAVIS: Gracias.

31

32 MR. FULLER: Gracias. Sólo quiero repetir los comentarios

33

34 que nuestros altavoces aparición pública que son muy

35

36 convincente en las preocupaciones que plantean con respecto

37

38, que trajo, que a su vez afirma mi opinión de que

39

40 comentarios del público es la parte más importante de una

41

42 reunión pública. Así que gracias a todos por llevar a los

1

2

3

4 audiencia. Necesito una moción para cerrar el público

5

6 audiencia.

7

8 MR. MADERAS: Así moverse.

9

10 MR. TRAVIS: Segundo.

11

12 (Movimiento para cerrar la audiencia fue aprobada por unanimidad.)

13

14 (lo cual, el registro se cerró a las 6:54 horas)

15

dieciséis * * * * *

1

2

3

4 ESTADO DE CAROLINA DEL NORTE

5

6 condado de Union

7

8

9

10 CERTIFICADO DE REPORTERO

11

12

13

14 Yo, CHRISTINE A. Taylor, RPR, Notario Público hago

15

16 certifica que el procedimiento anterior fue tomada

17

18 y transcrita bajo mi supervisión y dirección; ese

19

20 las partes estaban presentes como se ha dicho, y que no estoy de

21

22 el abogado o en el empleo de cualquiera de las partes a

23

24 de esta acción, ni estoy interesado en el resultado de esta

25

26 de acción.

27

28 Yo certifico que lo anterior 51

29

30 páginas constituyen una transcripción fiel y exacta de la

31

32 testimonio.

33

34 Este el día 7 de abril de 2016.

35

36

37

38

39

40 CHRISTINE A. Taylor, RPR

41 Notario Público # 19960530077

42