

A Note from the CEO



Over the next two quarterly issues of Headways I will share with you information that we have been presenting to the *Santa Cruz METRO Board of Directors* as we endeavor to understand the contributing factors to the structural deficit and begin looking at potential solutions. We have now completed four workshops in a planned series of eight. As we strive to achieve transparency, I encourage you to take advantage of our website and follow our Board presentations by going to <http://scmttd.com> and from the main menu choose **Agency Information / Board of Directors / Board Agenda and Minutes Archives** and then choose the **Agenda Packet** you are interested in reviewing. Please note that the **Structural Deficit Workshops** started on **August 8, 2014** and occur at the second week of the month Board Meeting (**Agenda Packet 2nd Week** column of the 2014 calendar table).

These are a few key points contained in the recent workshops:

- A structural deficit occurs when recurring expenses exceed recurring revenues.
- Since about 2011, reserves and capital eligible revenues have been used on an annual basis in order to achieve a balanced budget.
- A major contributing factor to the structural deficit is a reduction in sales tax revenues since the economic downturn in 2008.
- Labor accounts for a little over 80% of the total operating budget.
- If we do nothing, in 2016/2017 we may not have enough resources available to cover expenses.
- Service productivity: Intercity routes represent 52% of the service hours and produce 41% of the ridership; UCSC represent 20% of the service hours and produces 45% of the ridership; Highway 17 commuter service represent 11% of the service hours and produces 7% of the ridership; Local service represent 15% of the service hours and produces 6% of the ridership; and Rural routes represent 2% of the service hours and produces 1% of the ridership.
- The cost per Revenue Service Hour (RSH) has increased from \$139.07/RSH in 2010 to \$178.05 in 2014.
- Systemwide farebox recovery is 23% (% of total operating costs recovered from the fares paid by customers).
- ParaCruz (paratransit service) cost per trip is \$57.26 and operates at a 3.55% farebox recovery.
- When benchmarking our service against our peer transit agencies, our bus service ranks in the upper third in system performance and farebox recovery. That's not at the top where we'd like to be, however our cost-per-RSH is highest and subsidy-per-passenger is slightly higher than average. On the Paratransit side of the business, we rank second highest in cost-per-trip.
- Finally, our unfunded capital needs through 2025 are preliminarily projected to be \$130 million, inclusive of an estimated need for over \$82 million to replace buses and vans.



Please continue to follow this discussion monthly as we present additional material to the *Santa Cruz METRO Board of Directors* and work diligently to resolve the funding challenges ahead. **All Board Meetings and the workshops are open to the public.**

Alex Clifford, CEO
Santa Cruz METRO

Una nota del CEO

Durante las próximas dos ediciones trimestrales de Headways voy a compartir con ustedes la información que hemos estado presentando a la *Junta Directiva de Santa Cruz METRO*, ya que nos esforzamos para comprender los factores que contribuyen al déficit estructural y comenzar a buscar posibles soluciones. Hemos completado cuatro talleres en una serie planificada de ocho. Nos esforzamos por lograr transparencia, y les animo a tomar ventaja de nuestra página web y seguir nuestras presentaciones a la Junta Directiva yendo al <http://scmttd.com> y desde el menú principal seleccione **Información de la Agencia / Junta Directiva / Agenda de la Junta y Archivos de las Actas** y luego seleccione **Paquete de la Agenda** que usted esté interesado en revisar. Tenga en cuenta que los **talleres del déficit estructural** comenzaron el **8 de agosto de 2014** y ocurren en la segunda Reunión de la Junta Directiva (columna de **paquetes de la agenda de la segunda semana** en la tabla de 2014).

Estos son algunos puntos clave contenidos en los talleres recientes:

- Un déficit estructural se produce cuando los gastos superan los ingresos recurrentes que se repiten.
- Desde aproximadamente 2011, las reservas y los ingresos elegibles de capital se han utilizado en forma anual con el fin de lograr un presupuesto equilibrado.
- Un factor importante que contribuye al déficit estructural es una reducción en los ingresos fiscales de ventas desde la recesión económica en 2008.
- Los costes laborables cuentan por un poco más del 80% del presupuesto operativo total.
- Si no hacemos nada, en 2016/2017 es posible que no vamos a tener suficientes recursos disponibles para cubrir los gastos.
- Productividad: las rutas interurbanas representan el 52% de las horas de servicio y producen el 41% de usuarios; UCSC representa el 20% de las horas de servicio y produce el 45% de usuarios; servicio de Highway 17 representa el 11% de las horas de servicio y produce el 7% de usuarios; servicio local representa el 15% de las horas de servicio y produce 6% de usuarios; y rutas rurales representan el 2% de las horas de servicio y produce 1% de usuarios.
- El costo de Ingresos de Servicios por Hora (RSH) ha aumentado de \$139.07/RSH en 2010 a \$178.05 dólares en el 2014.
- Recuperación de caja de cobro en todo el sistema es del 23% (% de los costos totales de operación se recuperaron de las tarifas pagadas por los clientes).
- ParaCruz (el servicio de transporte paratransito) costo por viaje es de \$57.26 y tiene recuperación de caja de cobro de 3.55%.
- Cuando evaluamos nuestro servicio contra nuestras agencias de transporte entre pares, nuestro servicio de autobuses se ubica en el tercio superior en el rendimiento del sistema y en recuperación de caja de cobro. Esa no es en la parte superior donde nos gustaría estar, sin embargo nuestro costo por RSH está más alto y el subsidio por pasajero es ligeramente mas alto que el promedio. En el lado de paratransito, ocupamos el segundo lugar más alto en el coste por viaje.
- Por último, nuestras necesidades de proyectos capitales no financiados hasta el 2025 se proyecta preliminarmente en \$ 130 millones e incluye una necesidad estimada de más de \$82 millones para reemplazar autobuses y camionetas.

Por favor continúe a seguir esta discusión mensual mientras presentamos material adicional a la Junta Directiva de Santa Cruz METRO y trabajamos con diligencia para resolver los problemas de financiación de aquí en adelante.


Todas las reuniones de la Junta Directiva y talleres están abiertos al público.

Alex Clifford, CEO
Santa Cruz METRO



© 2015 Santa Cruz Metropolitan Transit District. All rights reserved.
All information in this publication is subject to change without prior notice.

Rider's Guide

Quarterly Service Changes / Important Phone Numbers.....	1
METRO Fares / School Term & Holiday Calendar.....	2
METRO Passes & Cash Cards.....	3
Where to Buy METRO Passes / Cruz Cards / TVM's.....	4
Pass Vendor Locations.....	5
METRO Customer Service / Lost & Found / Checks.....	6
METRO Discount Fares.....	7
Transit Centers / Greyhound.....	8
Bikes on Buses.....	9
Riding Tips.....	10
Planning Your Trip.....	11
Accessibility & METRO ParaCruz.....	12
METRO Agency Information.....	13
Spanish Translation  Guia para Viajeros	14-27

Schedules

Route Schedules / Locator / Maps.....	28-71
Monterey Salinas Transit.....	72-74
Amtrak/Highway 17 Express.....	75-78