

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE

Comisión de Transporte

REGLAS QUE RIGEN EL PROCESO DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE A NIVEL ESTATAL Y LAS REGIONES DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

2 CCR (Regulaciones del Código de Colorado) 601-22

[Las notas del editor siguen el texto de las reglas al final de este documento CCR.]

Versión del 13 de agosto de 2021

Tenga en cuenta la siguiente clave de formato:

Efecto de fuente	Significado
<u>Subrayado</u>	Nuevo Idioma
Tachado	Borraduras
[Texto de Fuente Azul]	Anotación

Preámbulo para la Reglamentación de 2021

Visión General

La Sección 8 de estas Reglas establece los niveles de planificación de la reducción de la contaminación por Gases de Efecto Invernadero (GEI) para el transporte que mejorarán la calidad del aire, reducirán el smog y brindarán opciones más sostenibles para los viajeros en Colorado. El propósito de estos requisitos es limitar la contaminación de GEI, que resultaría del sistema de transporte si se implementara el plan, de acuerdo con la trayectoria estatal para la reducción de la contaminación de gases de efecto invernadero. Esto se logra al requerir que el CDOT (Departamento de Transporte de Colorado, por sus siglas en inglés) y las MPO (Organizaciones de Planificación Metropolitana, por sus siglas en inglés) establezcan planes que cumplan con los objetivos a través de una combinación de proyectos que limiten y mitiguen la contaminación del aire y mejoren la calidad de vida y las opciones multimodales. Se requerirá que el CDOT y las MPO demuestren, a través de modelos de demanda de viajes y modelos de calidad del aire aprobados, que las emisiones acumuladas a nivel estatal y regional que resultan de sus planes estatales o regionales no exceden un nivel de emisiones especificado en total. En caso de que un plan no cumpla, el CDOT y las MPO tienen la opción de comprometerse a implementar medidas de mitigación de GEI que brinden a los viajeros opciones de transporte más limpias y equitativas, como cruces peatonales y aceras más seguras, mejor tránsito y acceso al tránsito, o infraestructura que apoya el acceso a la vivienda, al empleo y al comercio minorista.

Ejemplos de estos tipos de mitigaciones, que también benefician la calidad del lugar y la resiliencia económica de las comunidades, incluirán, entre otros: agregar instalaciones y servicios de tránsito rápido de autobuses, mejorar las conexiones de primera y última milla al tránsito, agregar servicios de uso compartido de bicicletas, incluidas bicicletas eléctricas, mejorar las instalaciones peatonales como aceras y cruces peatonales seguros y accesibles, inversiones que apoyan la vibrante densidad del centro y las decisiones de zonificación local que favorecen códigos de construcción sostenibles, instalaciones inclusivas de usos múltiples en el centro, y más. El proceso de identificación y aprobación de mitigaciones se establecerá mediante un proceso de políticas que permita que las innovaciones en curso de los gobiernos locales y otros socios se consideren de forma iterativa.

Si aún no se puede demostrar el cumplimiento, incluso después de comprometerse con las Medidas de Mitigación de GEI, la Comisión restringirá el uso de ciertos fondos, requiriendo que los dólares se concentren en proyectos que ayuden a reducir las emisiones del transporte y sean reconocidos como mitigaciones aprobadas. Estos requisitos abordan la directiva de la Asamblea General de Colorado para reducir la contaminación de GEI en todo el estado en § 25-7-102 (2) (g), C.R.S. (Estatutos Revisados de Colorado, por sus siglas en inglés), así como la directiva que la planificación del transporte tenga en cuenta la protección del medio ambiente y la reducción de emisiones de GEI, § 43-1-1103 (5), C.R.S.

Contexto de la Sección 8 de estas Reglas Dentro de los Objetivos Estatales

La aprobación del Proyecto de Ley de la Cámara de Representantes (HB, por sus siglas en inglés) 19-1261 encaminó Colorado a reducir drásticamente las emisiones de GEI en todos los sectores de la economía. En el HB 19-1261, ahora codificado en parte en §§ 25-7-102 (2) y 105 (1) (e), C.R.S., la Asamblea General declaró que “el cambio climático afecta negativamente la economía, la calidad del aire y la salud pública de Colorado, los ecosistemas, los recursos naturales y la calidad de vida [.]” reconoció que “Colorado ya está experimentando impactos climáticos dañinos [.]” y que “muchos de estos impactos afectan de manera desproporcionada “a ciertas Comunidades Impactadas Desproporcionadamente”. Ver § 25-7-102 (2), C.R.S. La Asamblea General también reconoció que “[a] reducir la contaminación [de GEI], Colorado también reducirá otros contaminantes atmosféricos nocivos, lo que, a su vez, mejorará la salud pública, reducirá los costos de atención médica, mejorará la calidad del aire y ayudará a preservar el medio ambiente.” Ver § 25-7-102 (2) (d), C.R.S.

Desde 2019, el Estado ha estado desarrollando rigurosamente un plan para lograr las ambiciosas metas de reducción de la contaminación de GEI en § 25-7-102 (2) (g), C.R.S. En enero de 2021, el Estado publicó su Hoja de Ruta para la Reducción de la Contaminación por Gases de Efecto Invernadero (Hoja de Ruta). La Hoja de Ruta identificó al sector del transporte como la mayor fuente de contaminación de GEI en todo el estado a partir de 2020, siendo los vehículos de pasajeros el mayor contribuyente dentro del sector del transporte. Además, la Hoja de Ruta determinó que las emisiones del transporte son un “contribuyente significativo a la contaminación del aire local que impacta desproporcionadamente a las comunidades de bajos ingresos y comunidades de color”. Ver Hoja de Ruta, p. XII.

Un hallazgo clave en la Hoja de Ruta reconoció que “[h]acer cambios en la planificación y la infraestructura del transporte para reducir el crecimiento en la conducción de vehículos es una herramienta importante” para cumplir con las metas estatales de reducción de la contaminación de GEI. Ver Hoja de Ruta, p. 32. La sección 8 de estas Reglas también promueve los objetivos del Estado de reducir las emisiones de otros contaminantes atmosféricos nocivos, incluido el ozono.

Por qué la Comisión está Tomando Esta Medida

El Proyecto de Ley del Senado 21-260, promulgado por el Gobernador el 17 de junio de 2021 y efectivo a la firma, incluye un nuevo § 43-1-128, C.R.S, que ordena al CDOT y a las MPO que participen en un nivel mejorado de planificación, modelado y otros análisis para minimizar los impactos ambientales y de salud adversos de los proyectos planificados de capacidad de transporte. La Sección 43-1-128, C.R.S. también ordena al CDOT y a la Comisión que tomen medidas para tener en cuenta los impactos de los proyectos de capacidad de transporte en la contaminación de GEI y en las Millas Recorridas por Vehículos y para ayudar a lograr los objetivos de contaminación de GEI en todo el estado establecidos en § 25-7-102 (2) (g), C.R.S.

Según la ley de Colorado que rige la planificación del transporte, el CDOT está encargado e identificado como el organismo adecuado para "desarrollar y mantener el proceso de planificación del transporte estatal y el plan de transporte estatal" en cooperación con las Comisiones de Planificación Regional y los funcionarios del gobierno local. Ver § 43-1-1101, C.R.S.

La Comisión es responsable de formular la política con respecto a los sistemas de transporte en el estado y de promulgar y adoptar todos los presupuestos financieros del CDOT para la construcción basados en los programas estatales de mejora del transporte. Ver § 43-1-106 (8), C.R.S. La Comisión tiene la obligación legal de "garantizar que la preservación y mejora del medio ambiente, la seguridad, la movilidad y la economía de Colorado se consideren en la planificación, selección, construcción y operación de todos los proyectos de transporte en Colorado". Ver § 43-1-106 (8) (b), C.R.S. Además, la Comisión está generalmente autorizada "para hacer todas las órdenes, reglas y regulaciones necesarias y razonables para llevar a cabo las disposiciones de esta parte. . . ". Ver § 43-1-106 (8) (k), C.R.S.

Como tal, el CDOT y la Comisión son los principales responsables de garantizar el cumplimiento de las reducciones de GEI en la planificación del transporte.

Qué Regulaciones Relevantes se Aplican Actualmente a la Planificación del Transporte

La planificación del transporte está sujeta a requisitos estatales y federales. Según la ley federal que rige la planificación del transporte y las carreteras que cuentan con ayuda federal, se declara de interés nacional promover sistemas de transporte que logren una serie de objetivos de movilidad "al tiempo que se minimiza el consumo de combustible relacionado con el transporte y la contaminación del aire a través de procesos de planificación del transporte metropolitano y en todo el estado..." ver 23 USC § 134; ver también 23 U.S.C. Sección 135 (a) (1). En el proceso de planificación metropolitana, se deben considerar los proyectos y estrategias que "protegerán y mejorarán el medio ambiente, promoverán la conservación de energía, mejorarán la calidad de vida ..." ver 23 U.S.C. § 134 (h) (1) (E); ver también 23 C.F.R. Parte 450, Subparte B (regulaciones federales que rigen la planificación y programación del transporte en todo el estado). El mismo objetivo de planificación se aplica a la planificación del transporte en todo el estado. Ver 23 U.S.C. § 135 (d) (1) (E); ver también 23 C.F.R. Parte 450, Subparte C (que rige la planificación y programación del transporte metropolitano). Además, el Plan de Transporte Estatal se desarrollará, según corresponda, en consulta con las agencias del Estado ... locales responsables de ... la protección ambiental ..." ver 23 U.S.C. Sección 135 (f) (2) (D) (i).

De conformidad con la ley de Colorado, el Plan de Transporte Estatal se desarrolla integrando y consolidando los Planes de Transporte Regionales desarrollados por las MPO y las organizaciones regionales de planificación de transporte en un "plan de transporte estatal integral" de conformidad con las reglas y regulaciones promulgadas por la Comisión. Ver § 43-1-1103 (5), C.R.S. El Plan de Transporte Estatal debe abordar una serie de factores que incluyen, entre otros, la "administración ambiental" y la "reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero". Ver § 43-1-1103 (5) (h) y (i), C.R.S.

Los planes Regionales de Transporte deben tener en cuenta los "impactos ambientales, sociales y económicos esperados de las recomendaciones del plan, incluida una gama completa de alternativas de transporte razonables ... para satisfacer las necesidades ambientales y de transporte del área de manera segura y de manera eficiente ". Ver § 43-1-1103 (1) (d), C.R.S. Además, al desarrollar Planes Regionales de Transporte, las MPO "ayudarán a otras agencias a desarrollar medidas de control de transporte para su utilización de acuerdo con las ... regulaciones estatales ... e identificarán y evaluarán las medidas que prometen apoyar los objetivos de aire limpio". Ver § 43-1-1103 (1) (e), C.R.S.

Poniendo en Perspectiva la Sección 8 de estas Reglas

La Sección 8 establece los requisitos regulatorios de GEI que se encuentran entre los primeros de su tipo en los Estados Unidos. Sin embargo, desde el punto de vista de los contaminantes del aire, conectar la planificación del transporte con las emisiones no es un área nueva de política. De hecho, las disposiciones de conformidad del transporte dentro de la Ley de Aire Limpio abordan el ozono de manera muy similar. La conformidad del transporte asegura que las actividades de tránsito y carreteras financiadas o aprobadas por el gobierno federal dentro de un "Área de Incumplimiento" sean consistentes o "se ajusten a" el plan estatal para reducir las emisiones. El área del frente montañoso de Colorado (*North Front Range*) ha estado en "incumplimiento" de ozono durante muchos años, lo que ha requerido que las MPO del *North Front Range* y del Consejo Regional de Gobierno de Denver demuestren conformidad con la adopción y enmienda de cada plan.

Sin embargo, debido a que el sector del transporte abarca los millones de elecciones individuales que las personas toman todos los días y que tienen un impacto en el clima, se necesitan una variedad de estrategias para lograr los objetivos climáticos del Estado. La Sección 8 de estas Reglas es uno de los muchos pasos necesarios para lograr la totalidad de las metas de reducción para el sector del transporte.

Propósito de las Medidas de Mitigación de GEI

El modelo de transporte realizado para esta reglamentación puede demostrar que ciertos proyectos aumentan la contaminación de GEI por una variedad de razones. Estas razones pueden incluir factores como la demanda inducida como resultado del kilometraje adicional del carril que atrae tráfico vehicular adicional, o tráfico adicional facilitado por el acceso a nuevos desarrollos comerciales o residenciales en ausencia de opciones de transporte público o acceso para bicicletas / peatones que brinde a los consumidores otras opciones no relacionadas con la conducción.

La propia infraestructura de transporte también puede aumentar o disminuir los gases de efecto invernadero y otros contaminantes del aire en virtud de factores como ciertos materiales de construcción, la remoción o adición de la cubierta de árboles que captura la contaminación por carbono, o la integración con plantillas de construcción vertical de diversas eficiencias que resultan en niveles más altos o más bajos de uso de energía per cápita. Los impactos de la contaminación de varios proyectos de infraestructura variarán significativamente según sus características específicas y deben modelarse de una manera que sea sensible al contexto respecto a una variedad de temas, como la ubicación, la huella de la infraestructura existente, el diseño y cómo encaja con las alternativas de transporte.

Además, otros aspectos de la infraestructura de transporte pueden facilitar la reducción de emisiones y, por lo tanto, servir como mitigantes en lugar de contribuyentes a la contaminación. Por ejemplo, la adición de recursos de tránsito de una manera que pueda desplazar las Millas Recorridas por Vehículos puede reducir las emisiones. Además, mejorar el acceso para peatones y bicicletas en el centro de la ciudad, particularmente en áreas que permiten a las personas cambiar múltiples viajes diarios para todo, desde el trabajo hasta salir a cenar y a hacer compras, puede mejorar tanto las emisiones como la calidad de vida.

Existe una gama cada vez mayor de mejores prácticas comprobadas para reducir la contaminación y el smog y mejorar las economías y los vecindarios que pueden ayudar a agilizar la toma de decisiones para las agencias estatales y locales que desarrollan planes y programas de proyectos.

[Nota: La Comisión propone derogar la Sección 1 de estas Reglas en su totalidad y volver a promulgar la Sección 1 de estas Reglas a continuación para reformatear la numeración de las reglas administrativas en orden alfabético.]

[Nota: La Comisión propone añadir diecinueve (19) nuevas definiciones. Los nuevos términos definidos propuestos incluyen: Documento de Planificación Aplicable, Modelo Aprobado de Calidad del Aire, Línea de Base, Equivalente de Dióxido de Carbono, Mitigación de Congestión y Calidad del Aire, Comunidades Impactadas Desproporcionadamente, Plan Priorizado de Cuatro Años, Gas de Efecto Invernadero, Medidas de Mitigación de Efecto Invernadero, Niveles de Reducción de Gases de Efecto Invernadero, Plan de Acción para la Mitigación, Modelo MPO, Transporte Multimodal y Fondo para Opciones de Mitigación, Proyecto Regional Significativo, Equipo de Consulta Interinstitucional Estatal, Modelo de Viaje Estatal, Subvención en Bloque para Transporte de Superficie, Millas de Vehículo Recorrido y Plan de 10 Años. Solo se realizaron cambios menores no sustanciales a los cuarenta y seis (46) términos definidos existentes, como corregir errores gramaticales o poner en mayúsculas los términos definidos]

1.00 Definiciones.

- 1.01 Accesible: asegurarse de que se hagan los esfuerzos razonables para que todas las reuniones sean accesibles para personas de hogares sin vehículos y que las reuniones sean accesibles para personas con discapacidades de acuerdo con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés), y también accesibles para personas con Dominio Limitado del Inglés. Las oportunidades accesibles para comentar sobre cuestiones relacionadas con la planificación incluyen las que se ofrecen en Internet y mediante métodos como los ayuntamientos telefónicos.
- 1.02 Documento de Planificación Aplicable: se refiere a los Planes de Transporte Regional (RTPs, por sus siglas en inglés) Restringidos Fiscalmente de las MPO, a los TIP (Programas de Mejora de Transporte, por sus siglas en inglés) para las MPO en las NAA (Áreas de Incumplimiento, por sus siglas en inglés), al Plan de 10 Años y al Plan Priorizado de Cuatro Años en áreas no MPO del CDOT (Departamento de Transporte de Colorado, por sus siglas en inglés) y enmiendas a los MPO RTP (Planes de Transporte Regional de las Organizaciones de Planificación Metropolitana) y al Plan de 10 años y al Plan Priorizado de Cuatro Años del CDOT en áreas no MPO que incluyen la adición de Proyectos de Importancia Regional.
- 1.03 Modelo de Calidad del Aire Aprobado: el modelo más reciente emitido por la Agencia de Protección Ambiental que cuantifica las emisiones de GEI del transporte.
- 1.04 Área de Alcance: cualquier región geográfica de los Estados Unidos que cumpla con los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (NAAQS, por sus siglas en inglés)) primarios o secundarios para los contaminantes según se define en la Ley de Aire Limpio (CAA, por sus siglas en inglés) (Enmiendas del 1990).
- 1.05 Línea de Base: estimaciones de las emisiones de GEI para cada una de las MPO y para las áreas no MPO, preparadas utilizando los Modelos MPO o el Modelo de Viajes a Nivel Estatal. Las estimaciones deben incluir las emisiones de GEI resultantes de la red de transporte existente y la implementación del RTP adoptadas más recientemente para todas las MPO y el Plan de 10 Años en áreas no MPO a partir de la fecha de vigencia de estas Reglas.

- 1.06 Equivalente de Dióxido de Carbono (CO₂e, por sus siglas en inglés): una medida métrica utilizada para comparar las emisiones de varios GEI, basada en el potencial de calentamiento global (GWP, por sus siglas en inglés) de 100 años. El CO₂e está multiplicando la cantidad másica de emisiones (toneladas métricas por año), para cada componente de GEI por el GWP de ese gas, y sumando los valores resultantes para determinar el CO₂e (toneladas métricas por año). Este cálculo permite comparar diferentes gases de efecto invernadero y su impacto relativo en el medio ambiente durante diferentes períodos de tiempo.
- 1.07 Comisión: la Comisión de Transporte de Colorado creada por § 43-1-106, C.R.S.
- 1.08 Mitigación de la Congestión y Calidad del Aire (CMAQ, por sus siglas en inglés): un programa de mandato federal establecido en 23 U.S.C § 149 para mejorar la calidad del aire en las Áreas de Incumplimiento y Mantenimiento de ozono, monóxido de carbono y material particulado. Las referencias relacionadas con este programa incluyen cualquier programa subsiguiente establecido por el gobierno federal.
- 1.09 Corredor: un sistema de transporte que incluye todos los modos e instalaciones dentro de un área geográfica descrita.
- 1.10 Visión del Corredor: un examen completo de un corredor de transporte específico, que incluye una determinación de las necesidades y una expresión del estado deseado del sistema de transporte que incluye los modos de transporte y las instalaciones durante un período de planificación.
- 1.11 Departamento o CDOT: el Departamento de Transporte de Colorado creado por § 43-1-103, C.R.S.
- 1.12 Comunidades Afectadas de Manera Desproporcionada: definidas en § 24-38.5-302 (3), C.R.S. como una comunidad que se encuentra en un grupo de bloques censales, según lo determinado de acuerdo con el censo decenal de los Estados Unidos más reciente, donde la proporción de hogares que tienen bajos ingresos es superior al cuarenta por ciento (40%), la proporción de hogares que se identifican como minorías es superior al cuarenta por ciento (40%), o la proporción de hogares que están agobiados por el costo de la vivienda es superior al cuarenta por ciento (40%).
- 1.13 División: la División de Desarrollo del Transporte dentro del CDOT.
- 1.14 Director de División: el Director de la División de Desarrollo del Transporte.
- 1.15 Restringido Fiscalmente: la limitación financiera en los planes y programas de transporte basados en la proyección de ingresos desarrollados en cooperación con las MPO y las TPR rurales (Regiones de Planificación del Transporte, por sus siglas en inglés) y adoptados por la Comisión, que, razonablemente, se espera sean disponibles durante el largo período de planificación del transporte y los períodos de programación del TIP y del STIP (Programa Estatal de Mejora del Transporte, por sus siglas en inglés).
- 1.16 Plan Priorizado de Cuatro Años: un subconjunto de cuatro años del Plan de Diez Años que consiste en proyectos priorizados para entrega a corto plazo y financiamiento parcial o total.
- 1.17 Gas de Efecto Invernadero (GEI): para los fines de estas Reglas, los GEI se definen como los principales gases de efecto invernadero del transporte: dióxido de carbono, metano y óxido nitroso.
- 1.18 Nivel de Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI): la cantidad de GEI expresada como CO₂e reducida de la Línea de Base proyectada que el CDOT y las MPO deben alcanzar a través de la planificación del transporte.
- 1.19 Medidas de Mitigación de Gases de Efecto Invernadero (GEI): estrategias de Proyectos que No son de Importancia Regional implementadas por el CDOT y las MPO que reducen la contaminación de GEI en el transporte y ayudan a alcanzar los Niveles de Reducción de GEI.
- 1.20 Acuerdo Intergubernamental - un arreglo hecho entre dos o más subdivisiones políticas que forman asociaciones con el propósito de promover el interés y el bienestar de dichas subdivisiones.

- 1.21 Instalación Intermodal: un sitio donde se transportan mercancías o personas de un modo de transporte a otro, como mercancías del ferrocarril al camión o personas de un vehículo de pasajeros al autobús.
- 1.22 Uso de la Tierra: el tipo, tamaño, disposición y uso de las parcelas de tierra.
- 1.23 Dominio Limitado del Inglés: personas que no hablan inglés como idioma principal y que tienen una capacidad limitada para leer, hablar, escribir o comprender el inglés.
- 1.24 Planificación a Largo Plazo: una referencia a un período de planificación con un horizonte de planificación mínimo de 20 años.
- 1.25 Área de Mantenimiento: cualquier región geográfica de los Estados Unidos previamente designada por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) como un Área de Incumplimiento de conformidad con las Enmiendas de la Ley de Aire Limpio (CAA) del 1990 y posteriormente nuevamente designada para el cumplimiento bajo el requisito de desarrollar un mantenimiento plan de acuerdo con el § 175A de la CAA, según enmendado en el 1990.
- 1.26 Memorando de Acuerdo (MOA, por sus siglas en inglés): un acuerdo escrito entre dos o más partes sobre un plan de acción previsto.
- 1.27 Acuerdo de Planificación Metropolitana (MPA): un acuerdo escrito entre la MPO, el Estado y los proveedores de transporte público que prestan servicios en el Área de Planificación Metropolitana que describe cómo trabajarán de manera cooperativa para cumplir con sus responsabilidades mutuas en la realización del proceso de planificación metropolitana.
- 1.28 Área de Planificación Metropolitana: un área geográfica determinada por acuerdo entre la MPO del área y el gobernador, en la cual el proceso de planificación del transporte metropolitano se lleva a cabo de conformidad con 23 U.S.C. § 134.
- 1.29 Organización de Planificación Metropolitana (MPO): una organización designada por acuerdo entre las unidades de propósito general de los gobiernos locales y el Gobernador, encargada de desarrollar los RTP y los programas en un Área de Planificación Metropolitana de conformidad con 23 U.S.C. § 134.
- 1.30 Plan de Acción de Mitigación: un elemento del Informe de GEI de Transporte que especifica qué Medidas de Mitigación de GEI se implementarán para ayudar a alcanzar los Niveles de Reducción de GEI.
- 1.31 Movilidad: la capacidad de mover personas, bienes, servicios e información entre varios orígenes y destinos.
- 1.32 Modelos MPO: uno (1) o más de los modelos basados en computadora mantenidos y operados por las MPO que representan los sistemas de transporte de las áreas MPO (por ejemplo, carreteras, tránsito, etc.) y patrones de desarrollo (es decir, número y ubicación de hogares y trabajos) durante un año definido (es decir, pasado, presente o pronosticado) y producir estimaciones de VMT (Millas Recorridas por Vehículos, por sus siglas en inglés) de la carretera, retrasos, velocidades de operación, cantidad de pasajeros en tránsito y otras características del uso del sistema de transporte.
- 1.33 Multimodal: un enfoque integrado del transporte que tiene en cuenta todos los modos de viaje, como bicicletas y caminar, dispositivos de movilidad personal, autobuses, tránsito, ferrocarril, aviones y vehículos motorizados.
- 1.34 Fondo de Opciones de Mitigación y Transporte Multimodal (MMOF, por sus siglas en inglés): un programa creado en el Tesoro del Estado de conformidad con § 43-4-1003, C.R.S. que financia bicicletas, peatones, tránsito y otros proyectos multimodales como se define en § 43-4-1002 (5), C.R.S. y proyectos de mitigación de GEI como se define en § 43-4-1002 (4.5), C.R.S.
- 1.35 Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (NAAQS): son los establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos para los contaminantes del aire considerados nocivos para la salud pública y el medio ambiente. Estos contaminantes de criterio son: monóxido de carbono, plomo, dióxido de nitrógeno, ozono, partículas pequeñas y dióxido de azufre.

- 1.36 Área de Incumplimiento: cualquier región geográfica de los Estados Unidos que haya sido designada por la EPA (Agencia de Protección Ambiental, por sus siglas e inglés) según la sección 107 de la CAA para cualquier contaminante para el que existan unos NAAQS.
- 1.37 Área No Metropolitana: un área geográfica rural fuera de un Área de Planificación Metropolitana designada.
- 1.38 Integración del Plan: una evaluación integral del sistema de transporte estatal que incluye todos los modos, una identificación de necesidades y prioridades e información clave de otros planes relacionados con el CDOT.
- 1.39 Socios de Planificación: gobiernos locales y tribales, TPR rurales y MPO.
- 1.40 Proceso de Programación de Prioridad del Proyecto: el proceso mediante el cual el CDOT se adhiere a 23 U.S.C. § 135 y 23 C.F.R. Parte 450 al desarrollar y modificar el STIP.
- 1.41 Comisión de Planificación Regional (RPC, por sus siglas en inglés) - un organismo de planificación formado bajo las disposiciones de § 30-28-105, C.R.S., y designado bajo estas Reglas con el propósito de planificar el transporte dentro de un TPR rural.
- 1.42 Proyecto de Importancia Regional: un proyecto de transporte que se encuentra en una instalación que atiende las necesidades de transporte regional (como el acceso hacia y desde el área fuera de la región, los principales centros de actividad de la región, los principales desarrollos planificados, como nuevos centros comerciales, complejos deportivos, etcétera, o terminales de transporte, así como la mayoría de las terminales en sí) y normalmente se incluirían en el modelado de la red de transporte de un área metropolitana o la red de transporte estatal, incluidas como mínimo todas las carreteras arteriales principales y todas las instalaciones de tránsito de guías fijas que ofrecen una alternativa a viajes por carretera regional. Si las MPO han recibido la aprobación de la EPA para usar una definición diferente de proyecto regionalmente significativo como se define en 40 C.F.R. § 93.101, el Equipo de Consulta Interinstitucional Estatal aceptará la definición modificada. La especificidad necesaria para los Modelos MPO o el Modelo de Viaje Estatal será aprobada por el Equipo de Consulta Interinstitucional del Estado.
- 1.43 Plan de Transporte Regional (RTP): un plan a largo plazo diseñado para abordar las necesidades de transporte futuras para un TPR que incluye, entre otros, fondos, prioridades y planes de implementación con restricciones fiscales o anticipados, de conformidad con, entre otros, § 43-1-1103, CRS y 23 C.F.R. Parte 450. Todos los TPR rurales y urbanos del estado producen un RTP.
- 1.44 Equipo de Consulta Interinstitucional del Estado: está formado por el Director de División o la persona designada por el Director de División, el Director de la División de Control de la Contaminación del Aire del Departamento de Salud Pública y Medio Ambiente (CDPHE, por sus siglas en inglés) de Colorado o la persona designada por el Director, y el Director de cada MPO o su designado.
- 1.45 Sistema de Transporte Estatal: se refiere a todas las instalaciones de transporte en Colorado que pertenecen, son operadas y mantenidas por el estado, incluidas, entre otras, carreteras interestatales, otras carreteras e instalaciones de aviación, bicicletas y peatones, tránsito y ferrocarriles.
- 1.46 Comité Asesor de Transporte Estatal (STAC, por sus siglas en inglés): el comité creado por § 43-1-1104, CRS, que comprende un representante de cada TPR y un representante de cada gobierno tribal para revisar y comentar sobre los RTP, enmiendas y actualizaciones, y para asesorar a ambos, el Departamento y la Comisión, sobre las necesidades del sistema de transporte en Colorado.
- 1.47 Programa Estatal de Mejora del Transporte (STIP, por sus siglas en inglés): un programa Multimodal de proyectos de transporte multianual, estatal y Con Restricciones Fiscales que es coherente con el Plan de Transporte Estatal y los procesos de planificación, con los planes del Área de Planificación Metropolitana, los procesos y Programas de Mejora del Transporte, y que es desarrollado de conformidad con 23 USC § 135.

- 1.48 Modelo de Viajes en Todo el Estado: el modelo basado en computadora mantenido y operado por el CDOT que describe el sistema de transporte del estado (carreteras, tránsito, etc.) y la escala y el patrón de desarrollo (número y ubicación de hogares, número y ubicación de empresas / trabajos) para un año seleccionado (pasado, presente o pronosticado) y produce estimaciones del VMT de la carretera y la velocidad, tránsito, cantidad de pasajeros y otras características del uso del sistema de transporte.
- 1.49 Plan de Transporte Estatal: el plan de transporte estatal Multimodal integral de largo alcance que cubre un período de no menos de 20 años desde el momento de la adopción, desarrollado a través del proceso de planificación de transporte estatal descrito en estas Reglas y 23 U.S.C. § 135, y adoptado por la Comisión de conformidad con § 43-1-1103, C.R.S.
- 1.50 Subvención en Bloque de Transporte de Superficie (STBG, por sus siglas en inglés): una fuente de financiación federal flexible establecida en 23 U.S.C. § 133 para las necesidades de transporte estatal y local. Los fondos se gastan en las áreas del estado en función de la población. Las referencias relacionadas con este programa incluyen cualquier programa subsiguiente establecido por el gobierno federal.
- 1.51 Continuidad del Sistema: incluye, entre otras, conexiones intermodales apropiadas, integración con planes modales estatales y coordinación con RTP vecinos y, en la medida de lo posible, planes de transporte de otros estados vecinos.
- 1.52 Tradicionalmente Desatendidos: se refiere a grupos como personas mayores, personas con discapacidades, hogares de bajos ingresos, minorías y poblaciones de estudiantes, que pueden tener dificultades para acceder a los sistemas de transporte, empleo, servicios y otras comodidades.
- 1.53 Comité Asesor de Tránsito y Ferrocarriles (TRAC, por sus siglas en inglés): un comité asesor creado específicamente para asesorar al Director Ejecutivo, la Comisión y la División de Tránsito y Ferrocarriles sobre las actividades relacionadas con el tránsito y los ferrocarriles.
- 1.54 Denominadores Comunes de Transporte: las bases sobre las cuales se establecen los TPR, incluidas, entre otras: los Distritos de la Comisión de Transporte, las Regiones de Ingeniería del Departamento, las Áreas de Viajes (*Travelsheds*), las Cuencas Hidrográficas (*Watersheds*), la unidad geográfica, los Acuerdos Intergubernamentales existentes y la unidad socioeconómica.
- 1.55 Programa de Mejora del Transporte (TIP, por sus siglas en inglés): un programa Multimodal de proyectos de transporte de varios años, Con Restricciones Fiscales, desarrollado y adoptado por las MPO y aprobado por el Gobernador, que es coherente con el RTP de una MPO y que se desarrolla de conformidad con 23 U.S.C. § 134.
- 1.56 Modo de Transporte: una forma particular de viaje que incluye, entre otros, autobús, vehículo de motor, tren, tránsito, avión, bicicleta, circulación de peatones o dispositivos de movilidad personal.
- 1.57 Proceso de Programación y Planificación de Transporte: todas las actividades colaborativas relacionadas con la planificación, incluido el desarrollo de Planes de Transporte Estatales y regionales y, el Proceso de Programación de Prioridades de Proyectos del Departamento y el desarrollo de los TIP y STIP.
- 1.58 Región de Planificación de Transporte (TPR, por sus siglas en inglés): un área del estado designada geográficamente, definida por la sección 2.00 de estas Reglas considerando los criterios de los Denominadores Comunes de Transporte, y para la cual se desarrolla un plan de transporte regional de conformidad con las disposiciones de § 43-1- 1102 y 1103, CRS y 23 U.S.C. § 134. El término TPR incluye estos tipos: las TPR no MPO, las TPR MPO y las TPR con áreas MPO y no MPO.

- 1.59 Planificación de Sistemas de Transporte: proporciona la base para identificar deficiencias actuales y futuras en el sistema de carreteras del estado y describe estrategias para abordar esas deficiencias y realizar mejoras para cumplir con las metas del Departamento.
- 1.60 Área de Viaje (*Travelshed*): la región o área generalmente servida por una instalación, sistema o corredor de transporte importante.
- 1.61 Programa de Mejora del Transporte Tribal (TTIP, por sus siglas en inglés): una lista de proyectos de transporte de varios años propuestos Con Restricciones Fiscales desarrollada por una tribu de la lista de prioridades tribales o del plan de transporte tribal de largo alcance, y que se desarrolla de conformidad con 25 C.F.R. Parte 170. El TTIP se incorpora al STIP sin modificaciones.
- 1.62 Área Urbanizada: un área con una población de 50,000 o más designada por la Oficina del Censo.
- 1.63 Millas Recorridas por Vehículo (VMT, por sus siglas en inglés): el volumen de tráfico de un segmento de carretera o sistema de segmentos de carretera multiplicado por la longitud del segmento o sistema de carretera.
- 1.64 Cuenca Hidrográfica (*Watershed*): un área de tierra que desemboca en una vía fluvial común, como un arroyo, lago, estuario, humedal o, en última instancia, el océano.
- 1.65 Plan de 10 Años: una visión para el sistema de transporte de Colorado que incluye una lista específica de proyectos categorizados en áreas prioritarias como se identifica en el Plan de Transporte Estatal.

8.00 Requisitos de Emisión de GEI

8.01 Establecimiento de Niveles de Reducción de GEI en la Planificación Regional del Transporte

8.01.1 Los niveles de reducción de emisiones de GEI dentro de la Tabla 1 se aplican a las áreas MPO y no MPO dentro del estado de Colorado a partir de la fecha de vigencia de estas Reglas. Los valores de referencia son específicos para cada área de MPO y CDOT y representan estimaciones de emisiones de GEI resultantes de la red de transporte existente y la implementación del RTP adoptado más recientemente para todas las MPO y el Plan de 10 Años en áreas no MPO a partir de la fecha de vigencia de estas Reglas. La Tabla 2 refleja la diferencia en los niveles de referencia de un año a otro, asumiendo un rápido crecimiento en vehículos eléctricos en todo el estado (940,000 vehículos eléctricos ligeros en 2030, 3.38 millones en 2040 y un total del 97% de todos los vehículos ligeros en 2050).

Los valores en ambas tablas incluyen estimaciones de crecimiento de población según lo proporcionado por el demógrafo estatal.

8.01 .2 Niveles de Reducción de GEI en la Planificación Regional del Transporte

Tabla 1: Niveles de reducción de GEI para la planificación del transporte en MMT de CO₂e

Áreas Regionales	2025	2025	2030	2030	2040	2040	2050	2050
	Proyecciones de Referencia (MMT)	Nivel de Reducción (MMT)	Proyecciones de Referencia (MMT)	Nivel de Reducción (MMT)	Proyecciones de Referencia (MMT)	Nivel de Reducción (MMT)	Proyecciones de Referencia (MMT)	Nivel de Reducción (MMT)
<u>DRCOG</u>	<u>14.9</u>	<u>0.27</u>	<u>11.8</u>	<u>0.82</u>	<u>10.9</u>	<u>0.63</u>	<u>12.8</u>	<u>0.37</u>
<u>NFRMPO</u>	<u>2.3</u>	<u>0.04</u>	<u>1.8</u>	<u>0.12</u>	<u>1.9</u>	<u>0.11</u>	<u>2.2</u>	<u>0.07</u>
<u>PPACG</u>	<u>2.7</u>	<u>N/A</u>	<u>2.2</u>	<u>0.15</u>	<u>2.0</u>	<u>0.12</u>	<u>2.3</u>	<u>0.07</u>
<u>GVMPO</u>	<u>0.38</u>	<u>N/A</u>	<u>0.30</u>	<u>0.02</u>	<u>0.30</u>	<u>0.02</u>	<u>0.36</u>	<u>0.01</u>
<u>PACOG</u>	<u>0.50</u>	<u>N/A</u>	<u>0.40</u>	<u>0.03</u>	<u>0.30</u>	<u>0.02</u>	<u>0.4</u>	<u>0.01</u>
<u>CDOT/No MPO</u>	<u>6.7</u>	<u>0.12</u>	<u>5.3</u>	<u>0.37</u>	<u>5.2</u>	<u>0.30</u>	<u>6.1</u>	<u>0.18</u>
<u>TOTAL</u>	<u>27.4</u>	<u>0.5</u>	<u>21.8</u>	<u>1.5</u>	<u>20.6</u>	<u>1.2</u>	<u>24.2</u>	<u>0.7</u>

8.01.3 Emisiones de Referencia Debido al Número Proyectado de Vehículos Eléctricos de Servicio Ligero

Tabla 2: Emisiones de Referencia Debido al Número Proyectado de Vehículos Eléctricos de Servicio Ligero

	2025	2030	2040	2050
	Proyecciones (MMT)	Proyecciones (MMT)	Proyecciones (MMT)	Proyecciones (MMT)
<u>TOTAL</u>	<u>27.0</u>	<u>20.0</u>	<u>14.0</u>	<u>8.9</u>

8.02 Proceso para Determinar el Cumplimiento

8.02.1 Requisitos de Análisis al Adoptar o Modificar un Documento de Planificación Aplicable: cada MPO y CDOT deberá realizar un análisis de emisiones de GEI utilizando Modelos MPO o el Modelo de Viaje a Nivel Estatal, y el Modelo de Calidad del Aire Aprobado, para estimar las emisiones totales de CO₂e. Dicho análisis incluirá la red de transporte existente y la implementación de Proyectos de Importancia Regional. El análisis de emisiones debe estimar las emisiones totales de CO₂e en millones de toneladas métricas (MMT) para cada año en la Tabla 1 y comparar estas emisiones con la Referencia especificada en la Tabla 1. Esta disposición no se aplicará a las enmiendas de TIP de MPO.

8.02.2 Acuerdos sobre Suposiciones de Modelado y Ejecución de Requisitos de Modelado. Antes de la adopción del próximo RTP para cualquier MPO, CDOT, CDPHE y cada MPO deberá celebrar un Acuerdo Intergubernamental que describa las responsabilidades del COOT, CDPHE y MPO para el desarrollo y ejecución de los Modelos MPO o el Modelo de Viaje Estatal, y la Calidad del Aire Aprobada.

8.02.3 Para el 1 de abril de 2022, el CDOT deberá establecer un proceso administrativo continuo, a través de un proceso público, para seleccionar, medir, confirmar y verificar las Medidas de Mitigación de GEI, de modo que el CDOT y las MPO puedan incorporar una o más en cada uno de sus planes con el fin de alcanzar los Niveles de Reducción de Planificación Regional de GEI en la Tabla 1. Dicho proceso incluirá, pero no se limitará a, determinar los impactos relativos de las Medidas de Mitigación de GEI, medir y priorizar los impactos localizados en las comunidades y las Comunidades Impactadas Desproporcionadamente en particular. El crédito de mitigación otorgado a una solución específica deberá considerar tanto el impacto total como el comunitario.

8.02.4 Calendario para determinar el cumplimiento

8.02.4.1 Para el 1 de octubre de 2022, el CDOT actualizará su Plan decenal y el DRCOG (Consejo de Gobiernos Regionales de Denver, por sus siglas en inglés) y la NFRMPO (Organización de Planificación Metropolitana de North Front Range, por sus siglas en inglés) actualizarán sus RTP de conformidad con § 43-4-1103, C.R.S. y deberá cumplir con los niveles de reducción en la Tabla 1 o los requisitos de conformidad con § 43-4-1103, C.R.S y restricciones de fondos.

8.02.4.2 Después del 1 de octubre de 2022

8.02.4.2.1 El CDOT debe para cada Documento de Planificación Aplicable, cumplir con los niveles de reducción dentro de la Tabla 1 para áreas no MPO o los requisitos establecidos en la Regla 8.05.

8.02.4.2.2 Las MPO deben cumplir con los niveles de reducción correspondientes dentro de la Tabla 1 para cada Documento de Planificación Aplicable, o la MPO y el CDOT relevantes deben cumplir con los requisitos establecidos en la Regla 8.05.

8.02.5 Demostrar Cumplimiento. Al menos treinta (30) días antes de la adopción de cualquier Documento de Planificación Aplicable, el CDOT para áreas No MPO y las MPO para sus áreas deberán proporcionar a la Comisión un Informe de GEI de Transporte que contenga la siguiente información:

8.02.5.1 Análisis de emisiones de GEI que demuestre que el Documento de Planificación Aplicable cumple con los Niveles de Reducción de GEI en MMT de CO₂e para cada año de cumplimiento en la Tabla 1 o que los requisitos de las Reglas 8.02.5.1.1 o 8.02.5.1.2., según corresponda, se han cumplido.

- 8.02.5.1.1 En áreas que no son MPO o para las MPO que no reciben subasignaciones federales de conformidad con los programas CMAQ (Mitigación de la Congestión y Calidad del Aire, por sus siglas en inglés) y / o STBG, el Departamento utiliza fondos del Plan de 10 años que se prevé gastar en Proyectos Regionalmente Significativos en aquellas áreas en proyectos que reducen las emisiones de GEI.
- 8.02.5.1.2 En las áreas MPO que reciben subasignaciones federales de conformidad con los programas CMAQ y / o STBG, la MPO utiliza esos fondos en proyectos o Medidas de mitigación de GEI aprobadas que reducen las emisiones de GEI, y el CDOT utiliza los fondos del Plan de 10 años que se prevé gastar en Proyectos Regionalmente Significativos en esa área de MPO, en proyectos que reducen las emisiones de GEI.
- 8.02.5.2 Identificación y documentación del Modelo MPO o del Modelo de Viaje Estatal y del Modelo Aprobado de Calidad del Aire utilizado para determinar las emisiones de GEI en MMT de CO₂e.
- 8.02.5.3 Un Plan de Acción de Mitigación que identifique las Medidas de Mitigación de GEI necesarias para cumplir con los niveles de reducción dentro de la Tabla 1 deberá incluir:

 - 8.02.5.3.1 La fecha prevista de inicio y finalización de cada medida.
 - 8.02.5.3.2 Una estimación, cuando sea factible, de las reducciones de emisiones de GEI en MMT de CO₂e logradas por cualquier Medida de Mitigación de GEI.
 - 8.02.5.3.3 Cuantificación de beneficios colaterales específicos, incluida la reducción de co-contaminantes (PM_{2.5}, NO_x, etc.), así como los impactos en los viajes (cambios en VMT, uso peatonal / de bicicletas, número de pasajeros en tránsito, etc., según corresponda).
 - 8.02.5.3.4 Descripción de los beneficios para las Comunidades Afectadas de Forma Desproporcionada.
- 8.02.6 Informes sobre Cumplimiento: Anualmente antes del 1 de abril, el CDOT y las MPO deben proporcionar un informe de estado a la Comisión en un formulario aprobado con los siguientes elementos para cada Medida de Mitigación de GEI identificada en su Informe de GEI de Transporte más reciente:

 - 8.02.6.1 El cronograma de implementación;
 - 8.02.6.2 La situación actual;
 - 8.02.6.3 Para las medidas que están en curso o completadas, cuantificación del beneficio o impacto de tales medidas; y
 - 8.02.6.4 Para las medidas que se retrasan, cancelan o sustituyen, una explicación de por qué se tomó esa decisión.

- 8.03 Medidas de Mitigación de GEI. Al evaluar el cumplimiento de los Niveles de Reducción de GEI, el CDOT y las MPO deberán tener la oportunidad de utilizar las Medidas de Mitigación de GEI aprobadas como se establece en las Reglas 8.02.3 y 8.02.5.3 para neutralizar las emisiones y demostrar el progreso hacia el cumplimiento, pero no se limitan a:
- 8.0.3.1 La adición de recursos de tránsito de una manera que pueda desplazar a las VMT.
 - 8.03.2 Mejorar el acceso de peatones y bicicletas, particularmente en áreas que permiten a las personas reducir múltiples viajes diarios.
 - 8.03.3 Fomentar la adopción local de formas más efectivas de desarrollo vertical y planes de zonificación que integren el uso mixto de una manera que vincule y recompense las inversiones en proyectos de transporte con la ciudad que realiza estos cambios.
 - 8.03.4 Mejorar el acceso de la primera y última milla a las paradas y estaciones de tránsito que hacen que los recursos de tránsito sean más seguros y más utilizables por los consumidores.
 - 8.03.5 Mejorar la seguridad y la eficiencia de los cruces peatonales para peatones, ciclistas y otros vehículos no motorizados, incluso para avanzar en el cumplimiento de la ADA (Ley de Estadounidenses con Discapacidades, por sus siglas en inglés).
 - 8.03.6 Adoptar cambios impulsados localmente en las políticas de estacionamiento y la configuración física que fomenten más viajes a pie y en tránsito.
 - 8.03.7 Incorporar la infraestructura de recarga de hidrógeno y carga eléctrica de vehículos de servicio mediano / pesado, así como actualizar las mejoras de la red correspondientes, en el diseño de rutas de carga clave para acelerar la electrificación de los camiones.
 - 8.03.8 Establecer políticas para la construcción limpia que resulten en mejoras ampliables que resultan de factores como materiales de menor emisión, reciclaje de materiales y menores emisiones de camiones durante la construcción.
 - 8.03.9 Adopción de prácticas de gestión de la demanda de transporte que reducen VMT.
- 8.04 Confirmación y Verificación de la División de Control de la Contaminación del Aire (APCD, por sus siglas en inglés)
- 8.04.1 Al menos cuarenta y cinco (45) días antes de la adopción de cualquier Documento de Planificación Aplicable, el CDOT para áreas no MPO y las MPO para sus áreas deberán proporcionar al APCD (Distrito de Control de la Contaminación del Aire, por sus siglas en inglés) para revisión y verificación de los datos técnicos contenidos en el borrador del Informe de GEI de Transporte requerido según la Regla 8.02.5. Si APCD no ha proporcionado una verificación por escrito dentro de los treinta (30) días, el documento se considerará aceptable.
 - 8.04.2 Al menos treinta (30) días antes de la adopción o enmienda de las políticas de acuerdo con la Regla 8.02.3, el CDOT proporcionará al APCD la oportunidad de revisar y comentar. Si APCD no ha proporcionado comentarios por escrito dentro de los cuarenta y cinco (45) días, el documento se considerará aceptable.

- 8.05 Aplicación. La Comisión revisará todos los Informes de GEI de Transporte para determinar si se han cumplido los objetivos de reducción aplicables en la Tabla 1 y la suficiencia de las Medidas de Mitigación de GEI necesarias para el cumplimiento.
- 8.05.1 Si la Comisión determina que se han cumplido los requisitos de la Regla 8.02.5, la Comisión, mediante resolución, aceptará el Informe de GEI de Transporte.
- 8.05.2 Si la Comisión determina, mediante resolución, que no se han cumplido los requisitos de la Regla 8.02.5, la Comisión restringirá el uso de fondos de conformidad con las Reglas 8.02.5.1.1 o 8.02.5.1.2, según corresponda, a los proyectos y las Medidas de Mitigación de GEI que reducen GEI aprobadas. Antes de la aplicación de dicha restricción, una MPO, CDOT o TPR en un área no MPO, puede, dentro de los treinta (30) días de la acción de la Comisión, emitir una o ambas de las siguientes opciones para buscar una exención o solicitar una reconsideración acompañada de la oportunidad de presentar información adicional:
- 8.05.2.1 Solicitar una exención de la Comisión que imponga restricciones a proyectos específicos que no se espera que reduzcan las emisiones de GEI. La Comisión podrá dispensar de las restricciones sobre proyectos específicos sobre la siguiente base:
- 8.05.2.1.1 El Informe de GEI de Transporte reflejó, en total, un esfuerzo significativo y una prioridad asignada a proyectos y Medidas de Mitigación de GEI que reducen las emisiones de GEI; y
- 8.05.2.1.2 En ningún caso se otorgará una exención si dicha exención resulta en un aumento sustancial de las emisiones de GEI en comparación con los niveles de reducción requeridos en esta Regla.
- 8.05.2.2 Solicitar la reconsideración de una determinación de incumplimiento por parte de la Comisión y proporcionar una explicación por escrito de cómo se han cumplido los requisitos de la Regla 8.02.5.
- 8.05.2.3 La Comisión actuará, mediante resolución, sobre una solicitud de renuncia o reconsideración dentro de los treinta (30) días posteriores a la recepción de la solicitud de renuncia o reconsideración o en la próxima Reunión de la Comisión programada regularmente, lo que ocurra más tarde. Si no se toman medidas dentro de este período de tiempo, se considerará denegada la renuncia o la solicitud de reconsideración.
- 8.05.3 Sin perjuicio de cualquier otra disposición de esta Regla, el CDOT, DRCOG y NFRMPO deben cumplir con los requisitos de § 43-4-1103, C.R.S.
-
- 8.06 Informes. A partir del 1 de julio de 2025 y cada 5 años a partir de entonces, el Director Ejecutivo en nombre del CDOT preparará y hará público un informe completo sobre los logros de reducción de GEI en todo el estado.

