



Plan de Transporte Estatal 2035

20 de Marzo 2008



Contenido

Visión hacia el futuro de transporte de Colorado	1
Mensaje de Comisión de Transporte y del Departamento de Transporte de Colorado	2
Descripción del Plan de transporte estatal 2035 de Colorado	4
Panel sobre financimient o e implementación del sistema de transporte de Colorado	6
Estrategias de medio plazo	8
Retos del CDOT	8
Prioridades regionales	9
Cuestiones claves y tendencias que surgen	10
Quien participó	10
Lo qué aprendimos	11
Encuesta realizada a lo largo del estado	12
Crecimiento de la población	13
Impactos del crecimiento sobre el sistema de transporte	14
Condiciones de las carreteras estatales (State Highways) y de los puentes	16
Desarrollo de la energía	18
Transporte de carga	20
Turismo	22
El medio ambiente	23
Plan de acción del clima en Colorado	24
Tránsito y trayectos compartidos	25
Transporte aéreo	28
Sistema de visiones de corredores viales	29
Corredores propuestos	30
Realizaciones recientes	31
Perspectiva financiera	34
Categorías de la inversión	35
Funcionamiento del sistema relacionado con la inversión	36
Costos totales del plan	37
Los desequilibrios en el financiamiento del Plan	38
Conexión entre el transporte y la economía del estado	40
Colorado en Movimiento	42
Comisión de Transporte de Colorado	43
Instrucciones para revisar el CD-ROM del Plan de transporte estatal	44

En el sitio del internet: <http://www.dot.state.co.us/StateWidePlanning/PlansStudies/2035Plan.asp>

En español: http://www.dot.state.co.us/StateWidePlanning/PlansStudies/2035Plan_Spanish.asp

Para una copia en español del Plan, llame al 303-512-4019

email dirección: StatewidePlanInfo@dot.state.co.us

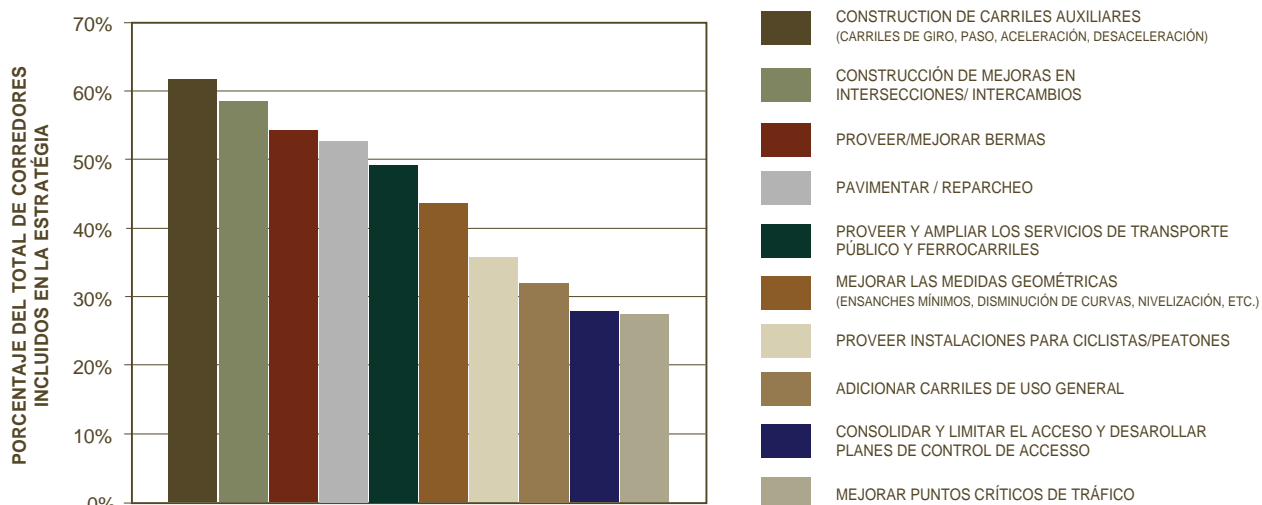
VISIÓN HACIA EL FUTURO DE TRANSPORTE DE COLORADO

En el proceso de planificación del transporte para Colorado en el año 2035, los residentes y personas de negocio expresaron que una de sus prioridades principales es vivir y trabajar en un estado con una calidad alta de la vida donde se pueden:

- Transitar por carreteras seguras
- Depender de un sistema de transporte eficiente
- Adquirir y proveer mercancías y servicios de manera eficiente y rentable
- Disponer de un sistema modal de transporte que se ajuste a las diferentes demandas de la población
- Visitar los sitios naturales y las destinos turísticos en Colorado sin demoras en el tráfico
- Confiar en un sistema de transporte que conecte a las comunidades locales, anime el desarrollo económico y proteja el medio ambiente

Durante el proceso de elaborar el Plan de transporte estatal 2035, se actualizaron las estrategias para alcanzar la visión del futuro. La visión integra decisiones locales sobre la utilización del suelo; valores de la comunidad y ambientales; y demandas económicas locales y estatales sobre transporte. Estas estrategias localizadas alrededor de 350 corredores multi-modales de transporte se enfocan en mejorar la seguridad, reducir la congestión y mantener el sistema de transporte.

Estrategias de Mayor Prioridad - Todos Corredores



En el sitio del internet: <http://www.dot.state.co.us/StatewidePlanning/PlansStudies/2035Plan.asp>

MENSAJE DE COMISIÓN DE TRANSPORTE Y DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE COLORADO (CDOT)

RETOS

El Plan de transporte estatal 2035, Colorado en Movimiento: Visión hacia el futuro, fue preparado por requisitos legales federales y estatales establecidos y representa un intento de conjunto para desarrollar una visión de transporte para Colorado entero.

En éste Plan, el Departamento de Transporte ha trabajado con residentes, empresarios y gobiernos locales del estado de Colorado con la meta de construir una visión colectiva. Este proceso actualizó la visión del Plan de transporte estatal 2030, incluyendo alrededor de 350 corredores estratégicos para el sistema de transporte multimodal. En el Plan también se propone un marco de criterios para priorizar los proyectos viales, de tránsito y de aviación que materialicen la visión propuesta, pero para alcanzar esta visión se requiere una inversión significativa.

El sistema de transporte en Colorado ya está en un punto crítico. En años recientes, el estado ha experimentado un incremento considerable de población y de empleo, elevando la demanda sobre el sistema de transporte. El crecimiento de los desarrollos en energía de la Ladera Occidental (Western Slope) y las Planicies del Este (Eastern Plains) han generado un volumen sin precedente de camiones sobre las carreteras de éstas áreas. A esto se suman el envejecimiento de las carreteras y puentes, y los cambios ascendentes en los costos de construcción de los proyectos de infraestructura.

Los recursos disponibles representan solamente una mitad de los recursos necesarios para financiar la propuesta de transporte multimodal esbozada en este plan. Los proyectos viales se financian con el impuesto a la gasolina, que no ha variado en Colorado desde 1991. Sin importar el incremento en el precio de la gasolina, el sistema de transporte recibe 22 centavos (\$0.22) del impuesto pagado al estado por cada galón de gasolina vendido y 18 centavos (\$0.18) del impuesto federal pagado por el mismo concepto. Hoy en día, el valor de nuestro impuesto a la gasolina es un tercio de su valor original. Los ingresos por milla recorrida por vehículo ha decrecido debido a que los vehículos usan tecnologías más eficientes en el consumo de gasolina. Las agencias de tránsito que dependen de fondos locales también están enfrentando una pérdida en su capacidad de financiación, previendo que cumplirán con menos del 50 por ciento de las metas establecidas para el año 2035.

Sin recursos adicionales, el reto es seleccionar programas y proyectos prioritarios. En este punto se ha enfocado la estrategia de medio plazo planteada por el Departamento de Transporte de Colorado. Con recursos limitados, se invertirá en proyectos que aseguren la seguridad en el sistema de transporte. Además, la conveniencia disminuirá.

Hay consenso en el estado amplio que se necesitan recursos adicionales para atender las demandas sobre el sistema de transporte. El Gobernador Ritter convocó a un panel sobre financiamiento e implementación del sistema de transporte en Colorado para evaluar las demandas del transporte, identificar programas a largo plazo y fuentes de financiamiento sostenibles. Este panel aprobó un grupo de alternativas para alcanzar \$1.5 mil millones anuales. Al final de este análisis, el público debería elegir la opción que permitirá alcanzar a este reto.

Hay oportunidades y hay retos en el Plan de transporte para el estado de Colorado. Con la ayuda de todos, podemos hacer las mejores decisiones y alcanzar a esta visión del futuro.

Douglas E. Aden, Chairman
Comisión de Transporte de Colorado

Russell George, Executive Director
Departamento de Transporte de Colorado

Retos



Sin el incremento de recursos, el CDOT tendrá que priorizar entre programas y proyectos críticos para el desarrollo en Colorado. El objetivo básico del CDOT es proveer seguridad al público que utilice el sistema de transporte. Con el rápido crecimiento de los costos de construcción, se podrían cerrar carriles, carreteras y puentes, proveer menos servicio de quitanieves, o reducir la capacidad de funcionamiento solamente para mantener el sistema existente.

Descripción del Plan de transporte estatal 2035 de Colorado

El Plan de transporte estatal 2035, "Colorado en Movimiento: Visión hacia el futuro," actualiza el Plan de transporte estatal 2030 motivado por los siguientes factores:

- El crecimiento proyectado de la población y del empleo unido al auge del desarrollo mineral incrementará la demanda sobre el sistema de transporte;
- La obsolescencia en el sistema de transporte, la disminución en los recursos de financiación, y el incremento en los costos de construcción requiere que se cambie la destinación de recursos de la expansión del sistema de transporte a mantenimiento del sistema existente;
- La nueva legislación federal sobre transporte, la Ley de transporte seguro, confiable, flexible y eficiente: Un legado para los usuarios, SAFETEA-LU (sigla de Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users), reautorizada en 2005, actualizó estos temas mediante varios requisitos sobre la planificación del transporte.

El Plan 2035 actualiza algunos corredores propuestos anteriormente con base en las actuales tendencias en el estado de Colorado como el desarrollo de la energía en nuevas áreas, el aumento de la población y el crecimiento del empleo. Estos factores se incluyeron en la estrategia de medio plazo propuesta por el Departamento de Transporte de Colorado (CDOT), la cual identifica alternativas para mantener el sistema existente y direcciona los nuevos retos que existen del sistema. Los residentes de Colorado anhelan un sistema del transporte en condición óptima y seguro, que ofrezca diversidad en el transporte, y que permita el desarrollo de la economía. La situación es que si los recursos no aumentan y las estrategias no cambian, el sistema de transporte de Colorado se deteriorará a niveles inaceptables. El plan refleja las acciones que se podrían emprender frente a un panorama donde los costos de construcción están creciendo, la infraestructura envejece, las demandas aumentan y los recursos están limitados.

Políticas de la Comisión de Transporte de Colorado

El Plan 2035 proporciona una visión y un marco de la política para el sistema de transporte en Colorado, guiando al CDOT y a los abastecedores del transporte a través de criterios de inversión basados en la misión y la visión del transporte en Colorado.

Las políticas de la Comisión del Transporte de Colorado enfatizan en:

- Dar alta prioridad a preservar, mantener, y mejorar el sistema existente;
- Reconocer que la expansión del sistema de carreteras en Colorado está restringida por el descenso en los recursos federales y estatales;
- Finalizar y pagar el servicio de la deuda de los 28 proyectos estratégicos;
- Reconocer la importancia de todas las modalidades de transporte en la movilidad de personas y mercancías en el estado;
- Coordinar los limitados recursos financieros de las diferentes agencias relacionadas con el sistema de transporte hacia las grandes necesidades del sistema.

La Misión de CDOT

Proveer el más eficaz sistema multi-modal del transporte para movilizar personas, mercancías e información en el estado de Colorado

La Visión de CDOT

Optimizar la calidad de vida y del medio ambiente de los ciudadanos de Colorado, creando un sistema integrado del transporte que se centre en la movilización de personas y de mercancías, ofreciendo conexiones convenientes entre distintas opciones modales

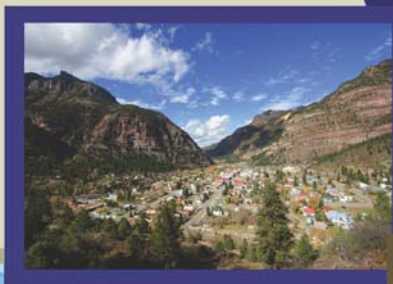
Tanto como el estado crece, así crecen las demandas sobre el sistema de transporte

Mientras que se espera que antes de 2035 se doblarán las millas recorridas por vehículo en las carreteras del estado de Colorado, menos de un por ciento de las nuevas millas de carriles en las carreteras tienen recursos disponibles. Cambios visionarios son necesarios para satisfacer las demandas del crecimiento de la población en el sistema de transporte. Para alcanzar la Visión 2035 en el sistema de autopistas del estado, un dueño promedio del coche necesitaría pagar \$778 por año, un aumento alrededor de \$50 por mes o sobre \$1.65 por día.

Una Vista Hacia el Futuro

Se espera un incremento poblacional del 81 por ciento en la Ladera Occidental (Western Slope), creando tráfico y congestión como los experimentados en los centros urbanos.

Actualmente, el retraso promedio en las carreteras congestionadas de Colorado es de 22 minutos. Hacia el año 2035, ese retraso será 70 minutos.



Algunas áreas rurales de Colorado están enfrentando grandes demandas en transporte para desarrollar la industria.

El futuro del transporte de Colorado incluye opciones de tránsito para reducir la congestión y proporcionar alternativas a conducir que son convenientes y concientes del medio ambiente.

Panel sobre Financiamiento e Implementación del Sistema de Transporte de Colorado

En marzo de 2007, el Gobernador Ritter convocó el panel sobre financiamiento e implementación del sistema de transporte en Colorado con el objetivo de evaluar las demandas del transporte, identificar programas a largo plazo y fuentes de financiamiento sostenibles. Con la ayuda de un comité consultivo técnico (Technical Advisory Committee), expertos en el tema, políticos, empresarios, líderes de la comunidad y ciudadanos representando todas las regiones del estado, revisaron diversos aspectos del tema.

Una orden ejecutiva firmada por el Gobernador Ritter proveyó las directrices del panel: convocar a la cumbre del transporte, reglamentar el proceso e invitar a diferentes sectores de sociedad. Igualmente, ordenó reuniones regionales para recibir propuestas, analizar estudios e información existentes, como el Plan de transporte estatal 2030 de Colorado, y establecer consensos. La cumbre, las reuniones regionales y las presentaciones especiales sobre el tema dieron a los miembros del panel un amplio conocimiento del sistema del transporte en Colorado.

Políticas del Panel

Como resultado del panel, el gobernador aprobó una visión para 2050, mediante 15 declaraciones de política, y unos criterios de financiamiento para inversiones futuras de transporte en Colorado. Estas directrices son consistentes con las propuestas recibidas por el CDOT durante el proceso de elaboración del plan. El panel propuso preservar las inversiones existentes y promover el transporte multimodal. Los miembros del panel apoyaron unánimemente una inversión creciente en el transporte que cubra una gama amplia de infraestructura en el sistema tanto en carreteras como tránsito. Es fundamental que el estado resuelva las necesidades de los que poseen vehículos así como de los que dependen del tránsito. La seguridad del público que viaja tiene que ser una parte integral de cada programa y proyecto de transporte.

Visión del panel para 2050: Inversión del transporte para el futuro

La economía y la calidad de la vida de Colorado dependen del movimiento eficiente de la gente y de mercancías, bajo la administración responsable del medio ambiente. La gente de éste estado exige y merece un sistema de transporte que no se puede proporcionar con el nivel actual de inversión de los gobiernos federal, estatal y local. Los actuales planes de transporte reflejan la necesidad de reparar, mantener y ampliar el sistema de transporte de acuerdo con las demandas críticas actuales y futuras. Colorado necesita una base de recursos y una estrategia de inversión que igualan esos planes. Los planes futuros del transporte deben apoyar los patrones del desarrollo que maximizan estas inversiones. Colorado tiene que enfrentar el deterioro de su infraestructura y de la movilidad que se avecina en el futuro cercano.

Sostener el sistema de transporte existente y ampliarlo para cubrir las demandas actuales y futuras de los residentes de Colorado requerirá mucho más de los recursos que actualmente esperan recibir para el transporte en el estado y en los niveles locales. Cubrir las necesidades básicas del transporte en Colorado requerirá más de doble de los recursos que tiene previsto recibir a lo largo de este período hasta el año 2035.

El sitio en el internet del Panel del Gobernador sobre Financiamiento e Implementación del Sistema de Transporte de Colorado:

<http://www.colorado.gov/governor/blue-ribbon-transportation-panel.html>

Las 15 Políticas del Panel

Programas

1. Mantener la infraestructura existente es prioritario.
2. Mejorar las bermas es esencial para la seguridad vial.
3. Desarrollar un programa de movilidad estratégico para el estado.
4. Asignar recursos estatales para reponer el tránsito rural y urbano tanto local como regional.
5. Crear un programa estatal paralelo al programa federal que mejore las instalaciones para peatones y ciclistas.
6. Promover la administración medio ambiental.
7. Exigir contrapartidas locales como requisito básico para todos los proyectos de transporte.

Recursos para apalancamiento

8. Incrementar los recursos del banco de infraestructura de la aviación estatal (Aviation State Infrastructure Bank) que maximice los fondos estatales y federales para préstamos directos a proyectos elegibles.
9. Buscar la asociación del CDOT con entidades públicas y privadas.

10. Elegir a través de la votación pública, si es necesario, que una porción de los nuevos recursos debe apalancar la emisión de bonos destinados a la terminación de proyectos más importantes.
11. Evaluar uno por uno los corredores candidatos para la creación de carreteras de peaje.

Política General

12. Identificar y orientar problemas relacionados con el transporte de carga.
13. Asegurar que el sistema de transporte del estado esté suficientemente financiado, operado y mantenido para brindarles a la población de Colorado la infraestructura necesaria para una vibrante economía.

Proceso

14. Asegurar que el CDOT invierta sus recursos de manera eficaz y responsable.
15. Usar el proceso de planeación del transporte para seleccionar proyectos a financiarse con nuevos recursos.

El Futuro

El Estado y sus asociados en la planificación del transporte necesitan de adoptar un papel de liderazgo en el desarrollo de estrategias para reducir el carbono de vehículos basados en la milla recorrida y las emisiones de gases de efecto invernadero asociados con ellos.

Recomendaciones del Panel

El panel recomendó un paquete de mecanismos de financiación que generarían recursos anuales adicionales para el transporte en cualquiera de cuatro niveles: \$500 millones, \$1 mil millón, \$1,5 mil millones o \$2 mil millones.

La alternativa preferida por el panel, que refleja una visión más amplia del sistema de transporte, es la que alcanzaría \$1,5 mil millones adicionales al año. Este nivel de financiamiento permitiría que el estado oriente sus recursos a diversos programas. La mitad de los nuevos recursos - aproximadamente \$500 millones - se enfocarían a incrementar la seguridad en vías, puentes, bermas y otros componentes de la infraestructura existente. El otro \$1 mil millón iría a proyectos que disminuyan la congestión del tráfico, incrementen el red vial en las regiones de Colorado, mejoren los caminos locales y agreguen más opciones del tránsito. Elegir esta alternativa de financiamiento - más o menos de \$1,5 mil millones - significaría satisfacer las demandas en transporte en el corto plazo.

La propuesta que contempla el incremento de cinco impuestos y servicios fue seleccionada por el panel basado en el incremento en la capacidad de ingresos y la conexión lógica al transporte y la viabilidad política. Los servicios pueden ser asignados por mandato a través de una ley mientras que los impuestos requieren de la aprobación del votante. Un incremento promedio de \$100 por año en los servicios por el registro de vehículos generaría cerca de \$500 millones al año y sería utilizado para apoyar la infraestructura existente. Un aumento de 13 centavos (\$0.13) a los 22 centavos (\$0.22) que actualmente se le paga al estado por impuesto del combustible para motores y a los 20 centavos (\$0.20) por galón de diesel, generaría \$350 millones por año y se podría fijar su incremento anual a la vez de los cambios en el índice de inflación.

Desde su último incremento en 1991, el actual impuesto del combustible para motores ha perdido dos tercios de su poder adquisitivo. Se propone un servicio diario nuevo igualmente tanto para visitantes como residentes de Colorado por concepto de \$6 por día en cuarto de hotel o alquilar de auto. Un incremento al impuesto a las ventas y al de uso se pueden utilizar para el tránsito puesto que es un impuesto general, a diferencia de los servicios por el registro de vehículos y los impuestos al consumo de combustible que están constitucionalmente restringidos a las inversiones en carreteras. Un impuesto a la creciente extracción del petróleo y del gas natural ayudaría a compensar el uso del sistema de transporte por parte de la industria. El panel avaló el proceso adelantado por el CDOT como público, transparente y participativo, y recomendó utilizarlo para definir los proyectos prioritarios.

ESTRATEGIAS DE MEDIO PLAZO

En el proceso de elaboración del Plan 2035, se definieron las estrategias de medio plazo con el objetivo de priorizar acciones que permitan manejar el déficit financiero al que se enfrenta el plan en la próxima década. El CDOT y las agencias regionales de planificación del transporte acordaron enfocar sus recursos hacia los corredores viales y programas críticos. El CDOT ha enfocado sus estrategias a la solución de retos críticos del sistema de acuerdo con sus recursos disponibles, mientras que en el nivel regional, las estrategias se centran en corredores viales específicos de acuerdo con el nivel de recursos disponible.

Retos duros del CDOT

El CDOT está implementando una estrategia de medio plazo para manejar la crisis inmediata de financiamiento teniendo en cuenta que con los recursos actuales, el CDOT no puede alcanzar los niveles de servicio del pasado. Esta estrategia se enfocará en subsanar las dificultades del sistema para promover un mayor desarrollo económico en la década próxima. Identificará métodos para utilizar con mayor eficacia los recursos disponibles, destinándolos a mantener la movilidad, capacidad y seguridad del sistema actual de transporte en beneficio de los usuarios y del crecimiento económico del estado. El CDOT se enfocará siempre en la seguridad, y como resultado, otros programas pueden asegurar la seguridad de los usuarios del sistema de corredores estatales.

El CDOT también está proponiendo planificar el transporte coordinadamente con la utilización de planificación de la tierra para reducir al mínimo los impactos sobre las carreteras. Esta estrategia incluye también asistencia técnica a los gobiernos locales para manejar los puntos de acceso y como optimizar los corredores viales. Adicionalmente, se incentiva el mantenimiento de vías. Se propone transferir ciertas carreteras estatales que ya cumplieron con su objetivo inicial a gobiernos locales de acuerdo con solicitudes provenientes de ellos.

Retos del CDOT en Respuesta al Déficit de Financiamiento

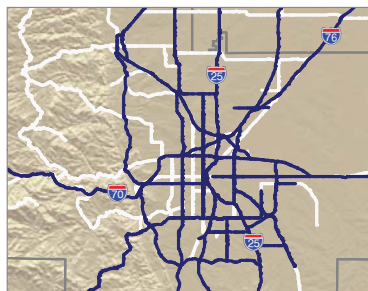
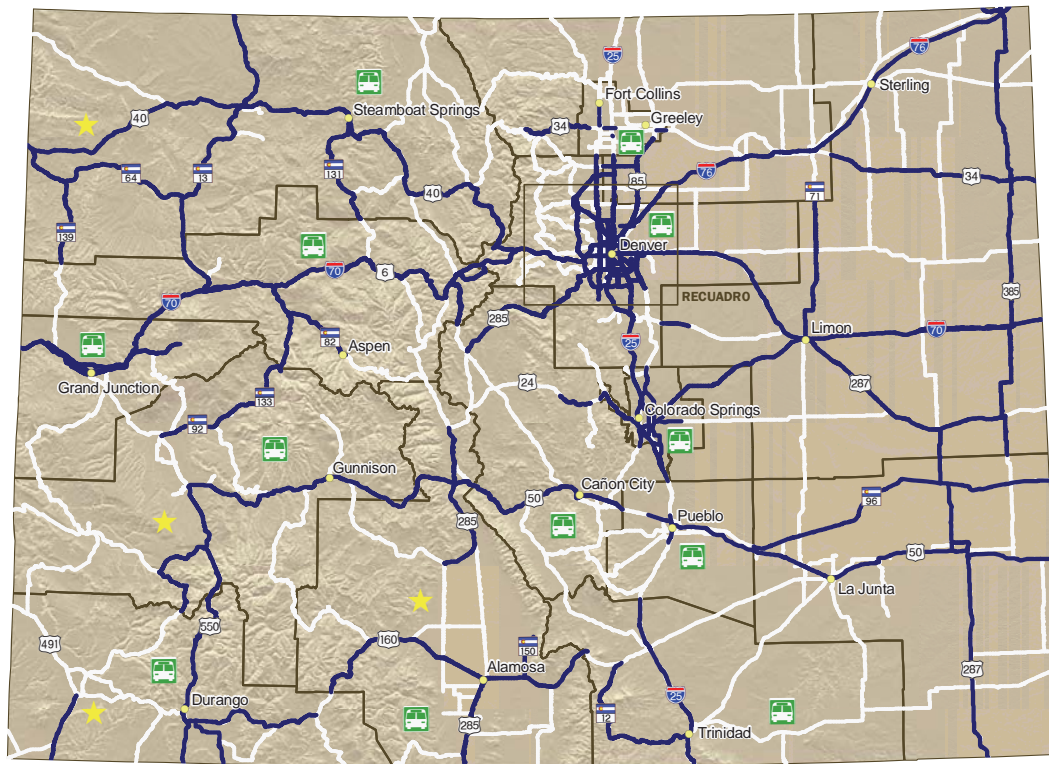
- El CDOT invertirá los recursos disponibles solamente a los proyectos críticos, enfocándose en los corredores más importantes, y/o bajando los niveles de servicio o alguna combinación de los tres.
- Las estrategias permiten redestinar los recursos entre y dentro de programas tales como Mantenimiento, Puentes, y Reparación de Pavimentos.
- Las estrategias proponen desarrollar criterios para priorizar la financiación por parte de la Comisión de Transporte que tengan en cuenta el uso de las carreteras, tráfico vehicular, conectividad al sistema y/o carreteras pertenecientes a la red de conexión básica de comunidades.

Prioridades Regionales

Al nivel regional, cada una de las 15 regiones de planificación del transporte en el estado identificaron los corredores viales y/o proyectos estratégicos en la próxima década de acuerdo con los recursos disponibles. En cada caso, las estrategias de medio plazo están contenidas en los planes regionales de transporte (RTP). Las regiones expresaron su compromiso en consolidar un mayor flujo de recursos para el financiamiento del sistema de transporte.

El mapa que aparece a continuación muestra las prioridades de tránsito para la próxima década en las carreteras de acuerdo con los planes regionales de transporte. Estas prioridades en tránsito se asocian con el área de servicio comunitario más que a las necesidades del corredor vial. El mapa también muestra una serie de puntos críticos que identifican características generales de los corredores que hay que intervenir como el mejoramiento de las intersecciones y la seguridad vial en múltiples lugares. En el informe técnico de la estrategia de medio plazo se encuentran los detalles de las estrategias regionales.

Corredores viales regionales de la estrategia de medio plazo



RECUADRO: ÁREA METROPOLITANA DE DENVER

- CARRETERAS ESTATALES
- CORREDORES DE LA ESTRATEGIA DE MEDIO PLAZO
- PUNTO CRÍTICO REGIONAL ("HOTSPOT")
- TRÁNSITO

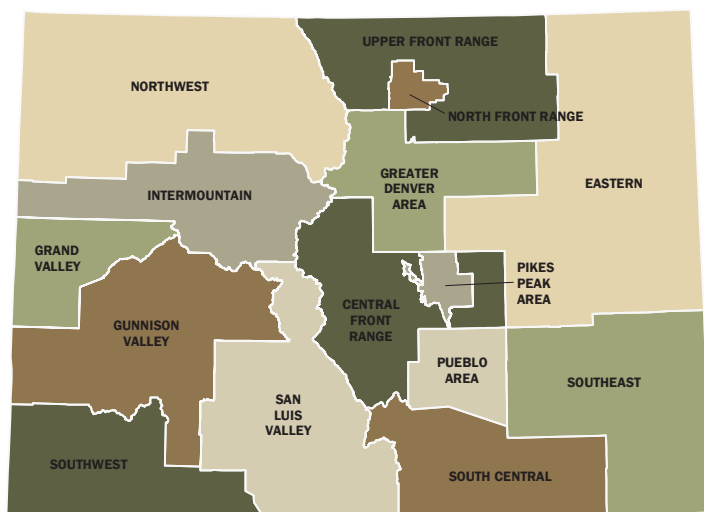
CUESTIONES CLAVES Y TENDENCIAS QUE SURGEN

Muchas cuestiones claves y tendencias identificadas en el Plan 2030 se fortalecieron en años recientes. El desarrollo de la energía, el incremento de la población y el crecimiento del empleo continúan afectando el sistema del transporte. Al mismo tiempo, la capacidad de responder a las nuevas demandas se hace más difícil debido a los recursos limitados y los precios crecientes de mantenimiento y de construcción de proyectos viales.

En la elaboración de esta propuesta el CDOT escuchó las opiniones de empresarios, líderes del gobierno y transporte, y del público acerca de cuales son para ellos los problemas principales regionales y estatales relacionados que afectan el transporte.

Quien Participó

Bajo las directrices de los gobiernos locales, cada una de las 15 regiones que planifican el transporte en Colorado examinó opciones, fijó prioridades y llegaron a consensos a través de foros regionales para presentar un plan de transporte de largo plazo para su región. Adicionalmente, en 2006 se desarrolló una encuesta dirigida a más de 3 mil de residentes. Se les preguntó su opinión acerca del sistema de transporte, cómo se sentían con su sistema del transporte. En los foros regionales, cada región recopiló su información e intercambió ideas. En estos foros realizados mensualmente, el comité consultivo del transporte del estado (STAC, sigla de State Technical Advisory Committee), representó en cada foro a la región de planificación y a los gobiernos tribales indios, apareciendo como un consejo directivo en los temas de transporte y como un consejero para el Departamento de Transporte de Colorado (CDOT)



Por primera vez, el “Foro del medio ambiente” reunió recursos ambientales y agencias reguladoras con los comisionados del condado y los planificadores regionales para identificar temas ambientales significativos en cada región. El CDOT trabajó consistentemente de gobierno-a-gobierno con las tribus Southern Ute y Ute Mountain Ute y el estado de Colorado. Ambas tribus dieron sus aportes en el tema ambiental para el Plan 2035 a través de la región de planificación del transporte y en las reuniones de STAC. Además de las tribus, el CDOT, la administración federal de carreteras y la oficina de asuntos indígenas participaron representantes de los tres estados vecinos para discutir temas y proyectos pertinentes.

Otros grupos políticos como Club 20, Acción 22, Progresista 15, La Liga Municipal de Colorado, y Condados de Colorado Sociedad Anónima, celebraron reuniones sobre temas relacionados con el transporte en sus distritos electorales. A través del programa de servicios humanos se adelantaron extensivos contactos con los abastecedores de servicio de tránsito para identificar necesidades locales y regionales en este aspecto. Una serie de grupos focales ayudaron a identificar las necesidades del transporte en grupos de bajos ingresos, minorías y discapacitados. La Comisión del Transporte invitó a las agencias del transporte y al público en general a una serie de reuniones con el objetivo de desarrollar políticas para el transporte, estrategias y el Plan de transporte estatal 2035 de Colorado.

Lo Que Aprendimos

Los ciudadanos, los líderes gubernamentales, los abastecedores del transporte y los planificadores alrededor de Colorado aprendieron cómo el transporte impacta la calidad de vida de cada uno. Es necesario continuar trabajando en los temas que afectan el sistema de transporte como la congestión en el tráfico con el fin de tener una economía próspera conectada al comercio nacional y brindarle al turismo experiencias positivas en todas las estaciones del año. El deterioro en el servicio de transporte afecta la calidad de vida en términos de tiempo y productividad.

En Colorado existe preocupación por el rápido crecimiento de la población en áreas urbanas como rurales. En los últimos años se ha registrado en la Ladera Occidental (Western Slope) una acelerada expansión de la construcción enfocada a poblaciones estacionales que compran nuevas viviendas y de sitios para actividades turísticas entendiéndose hoteles o alojamientos, sitios de descanso, y sitios de recreación que afectan al conjunto de la economía. Este nuevo



Febrero 2007 Reunión entre la Comisión de Transporte y el Comité Consultivo del Transporte del Estado (STAC)

panorama genera una demanda estacional, una ausencia de generación de impuestos con base en el empleo que costeen el desarrollo de su infraestructura y una escalada ascendente de los precios de las propiedades inmobiliarias. El incremento de los precios de las viviendas hace que un gran número de trabajadores que laboran en estas áreas vivan más lejos de sus lugares del empleo, resultando un mayor número de vehículos sobre las carreteras y trayectos más largos que se traducen en mayores costos para ellos y para la infraestructura. El crecimiento en el desarrollo de la energía proporciona oportunidades y desafíos económicos al transporte mientras que los volúmenes sin precedentes de camiones contribuyen a mayores costos en seguridad, congestión, y mantenimiento.



US 6 y SH 82
La Congestión de la hora pico en Glenwood Springs

En el área rural de Colorado el mantenimiento de vías y puentes, y la seguridad en las bermas son necesidades críticas. Se considera que las bermas ofrecen a los usuarios de carreteras una ayuda para prevenir accidentes. Una saludable economía turística genera demanda para recorridos diarios en bicicleta, que refuerzan la necesidad de bermas.

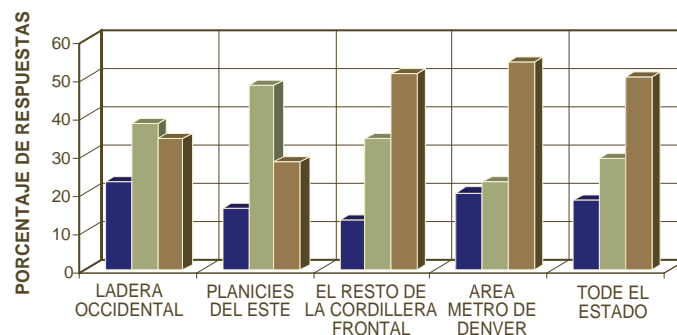
El noroeste de Colorado se enfrenta con el aumento de volúmenes de camiones ocasionado por la creciente industria de la energía. El suroriente de Colorado también tiene un incremento en el volumen de automóviles al conectar las costas del Golfo de México con los centros urbanos de Colorado. Durante la construcción de US 287, más de 160 camiones fueron contados en un período de media hora. Las pequeñas ciudades de las montañas ven la necesidad de servicio de transporte para los trabajadores de bajos ingresos entre donde viven y donde trabajan. Los ancianos y personas discapacitadas necesitan servicios de transporte para viajar a las facilidades médicas y a otros servicios. El transporte de maíz para la producción de etanol y luego el transporte de etanol hacen demandas elevadas en el sistema de transporte en el oriente y el norte de Colorado. Muchas áreas están haciendo que el transporte público se transforme de acuerdo con sus necesidades. Hay preocupación por los limitados recursos para financiar las demandas que tiene actualmente el sistema de transporte.

Encuesta realizada a lo largo del estado

El Departamento de Transporte de Colorado condujo una encuesta en el año 2006 preguntando a la comunidad de Colorado sus demandas sobre transporte. Las regiones del estado ofrecieron diferentes respuestas. La mayoría de los residentes de la área metropolitana de Denver y de la Cordillera Frontal (Front Range) sitúan la solución de los problemas de congestión por encima del mantenimiento y seguridad vial. Consideran que el uso del transporte público y el carpooling (o viajes compartidos) son soluciones al problema de la congestión, a pesar de que ellos continúan manejándose solos en sus vehículos. En la Ladera Occidental (Western Slope), la congestión, el mantenimiento, y la reparación de vías tienen importancia igual. Los residentes de las Planicies del Este (Eastern Plains) tienen el mantenimiento de caminos y puentes como su prioridad más alta.

En el sitio del internet: http://www.dot.state.co.us/StateWidePlanning/PlansStudies/Docs/CDOT_2006_Final_Report_2006-03-13.pdf

Encuesta realizada a lo largo del estado - Principales demandas sobre el sistema de transporte



Coordinación entre Servicios humanos y la planificación del tránsito local

En el proceso del Plan 2035, se coordinaron las demandas de los planes de transporte de servicios humanos, los cuales incluyen las demandas de transporte de los grupos de discapacitados, ancianos e individuos con ingresos bajos. Los proyectos identificados en estos planes aplican por recursos a los fondos federales de transporte. Este proceso adelantado a finales del año 2006, con el objetivo de definir las demandas de las minorías, demostró el trabajo conjunto de diversas organizaciones con el mismo interés.



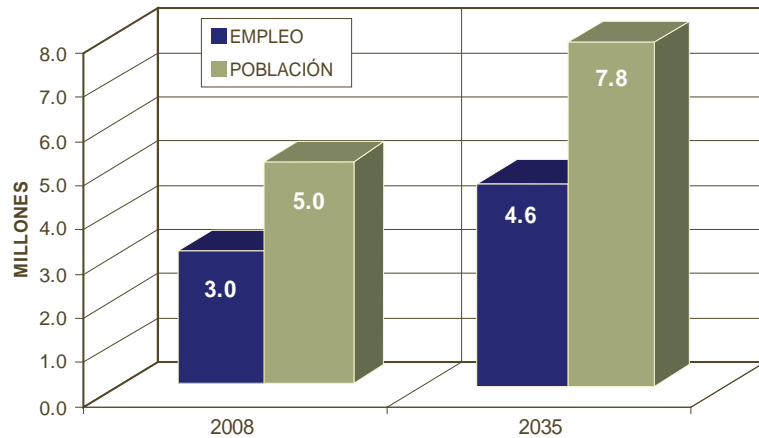
Los temas comunes en las reuniones fueron las demandas de transporte de poblaciones de alto riesgo, el crecimiento de la población, y del costo de proporcionar servicio en áreas rurales en una geografía dispersada. Otros aspectos tratados fueron necesidad de logística, recursos, y coordinación entre agencias (incluyendo vehículos), seguros, y los desafíos de trabajar con agencias con diversas misiones, reglas y regulaciones, y clientela.

Crecimiento de la Población

La población de Colorado continúa creciendo más rápido que en otras partes del país, cambiando la imagen de Colorado. La belleza del paisaje y su clima atractivo combinado a una población laboral altamente calificada y experta atrae oportunidades de negocios y empleo con alta remuneración. Se proyecta que el envejecimiento de la población en Colorado aumentará de aproximadamente medio millón que hay en la actualidad a 1.3 millones estimado de 2035. La población total

del estado se proyecta crecer cerca de 5 millones de habitantes actualmente a 7.8 millones antes de 2035. El número total de empleos se proyecta crecer de 3 millones hoy a 4.6 millones de 2035.

Población y empleo de Colorado



Crecimiento Regional

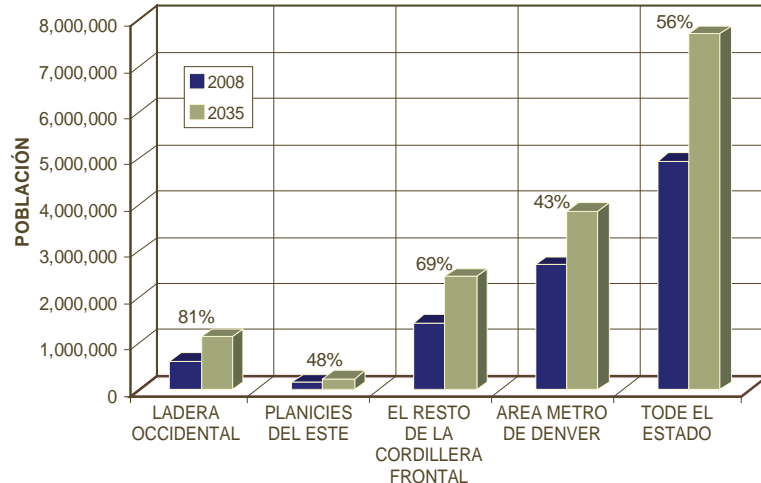
Se prevee que la creciente expansión de los centros urbanos hacia áreas previamente rurales, especialmente en las montañas, continuará. Se estima que las áreas urbanas a lo largo de la Cordillera Frontal (Front Range) aumentarán su población en cerca de 2.2 millones de personas antes de 2035, las áreas demás en el estado también tendrán aumentos significativos en sus poblaciones. Por ejemplo, se estima que la Ladera Occidental (Western Slope) de Colorado crecerá en un 81

por ciento lo que equivale a medio millón de personas en el año 2035. Esta tendencia hace que éstas comunidades experimenten congestión igual a la encontrada tradicionalmente en áreas urbanas.

La relación entre donde vive la gente y donde puede encontrar empleo continúa siendo un factor dominante en el crecimiento de tráfico. Los empleados del sector turístico a menudo viven lejos de sus centros del empleo debido al alto costo de las rentas. La industria turística, las viviendas para personas retiradas y de la industria de la energía son los mayores componentes del crecimiento en la Ladera Occidental (Western Slope) y en las comunidades de las montañas que tienen como su mayor demanda el mejoramiento de vías, el tránsito y las redes de caminos para bicicletas.

Crecimiento Regional 2008-2035

(Aumento Porcentual)

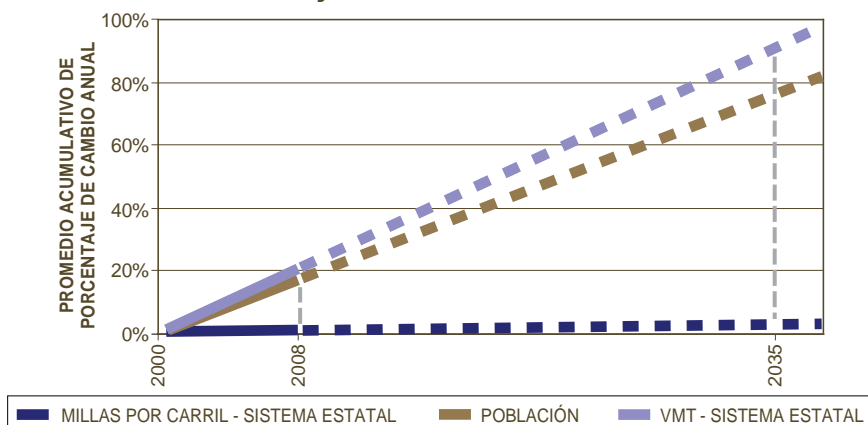


Fuente: Colorado Department of Local Affairs, (2007) <http://dola.colorado.gov>

Impactos del crecimiento sobre el sistema de transporte

Disminuyendo los recursos de financiación y aumentando los costos de construcción, las inversiones en el sistema de transporte no podrán satisfacer sus demandas. Entre los años 2000 y 2035, se proyecta que las millas recorridas por vehículo (VMT) en las carreteras de Colorado serán el doble, pero se tiene previsto que la adición de nuevas millas permitidas por carril sea menos del 1 por ciento en ese mismo período. Unido a lo anterior, un crecimiento poblacional del 80 por ciento en el mismo período, el VMT crecerá más rápido que la población. Con la escalada reciente en los costos de la construcción de vías, los recursos para financiar proyectos viales disminuyendo y la demanda por capacidad adicional de las vías aumentando, la situación será más crítica. El promedio diario de demora en la congestión por el tráfico pasará de 22 minutos por viajero en 2005 a 70 minutos en 2035.

VMT Creciendo Más Rápido Que La Población y Millas Por Carril



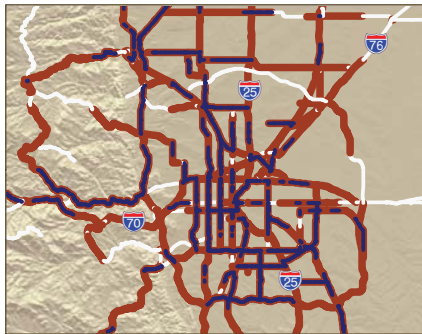
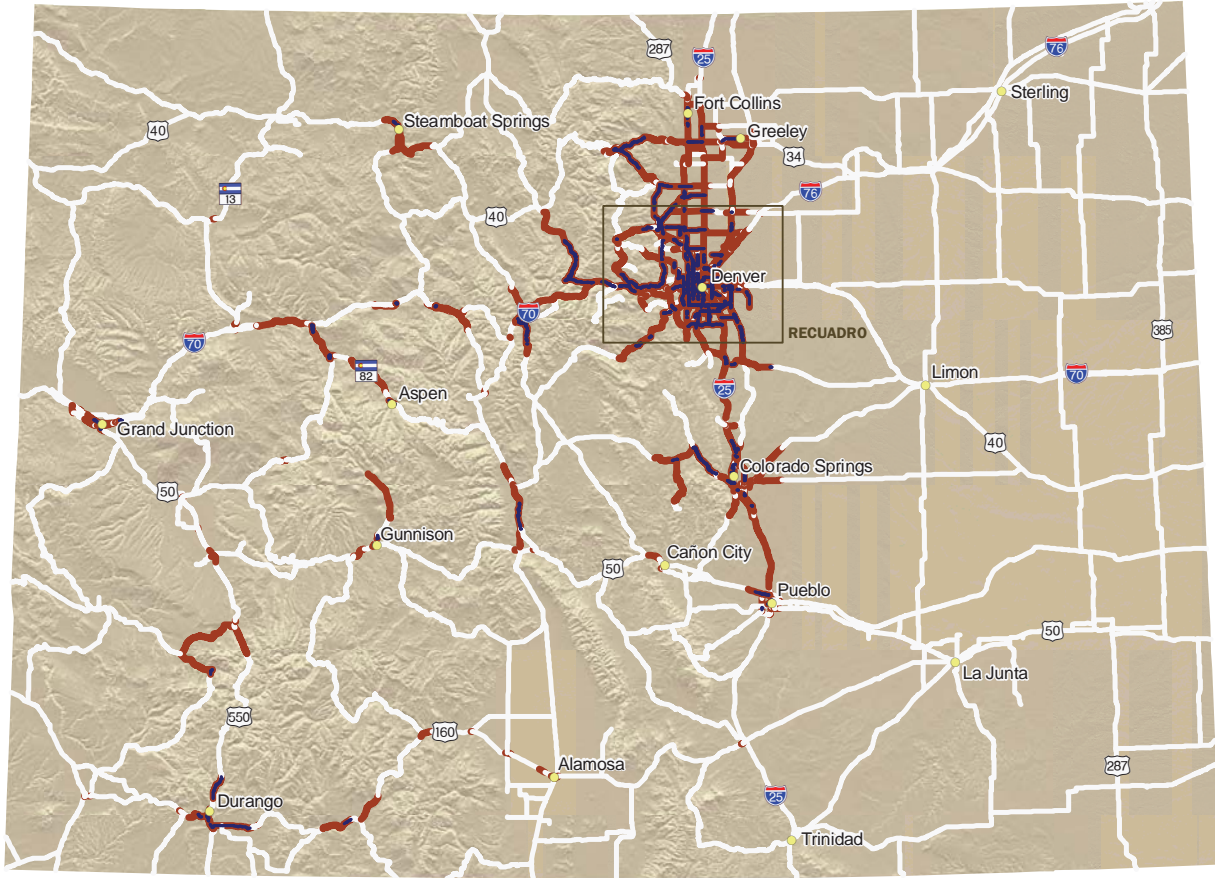
Congestión

Las demandas sobre vías, puentes, y otras partes del sistema han aumentado debido al crecimiento rápido de la población y la economía. Las nuevas actividades generan mayor número de viajes al trabajo, a hacer compras, despacho de paquetes, servicios médicos, y diversión.

Actualmente hay cerca de 520 millas de las carreteras estatales congestionadas con volúmenes de tráfico que excede 85 por ciento de su capacidad. Se proyecta que las millas de carretera estatales congestionadas serán más del triple antes de 2035. Una gerencia eficaz del sistema de movilidad no mejora solamente la congestión sino la seguridad también. Los sistemas de transporte inteligente (ITS), el monitorea de la congestión y las patrullas de cortesía son estrategias eficaces para reducir tanto accidentes como tiempo de viaje.

Los carreteras estatales congestionadas que ofrecen a los viajeros más de una opción en su recorrido proporcionan una manera más realista de reducir demoras en el tráfico. Los corredores multi-modales con múltiples alternativas proporcionan a los viajeros opciones basadas en necesidades específicas. Los carriles manejados con peaje proporcionan rápido, confiable y flexible transporte ahora y en el futuro. Los autobuses regionales funcionando en carriles asignados, y trenes ligeros ofrecen un transporte eficiente y confiable. Los carriles sin restricciones en su uso proporcionan transporte conveniente y flexible, aunque pueden ser congestionados durante las horas picos. El ofrecimiento de muchas opciones modales provee a los viajeros la oportunidad de seleccionar el mejor modo de transporte para cada tramo del recorrido. Un programa multi-modale de transporte proporciona a los usuarios opciones de acuerdo con sus necesidades diarias, ahora y en el futuro.

Volumen actual y proyectado al cociente de la capacidad en las carreteras del estado

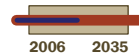


RECUADRO: ARE METROPOLITANA DE DENVER

CARRETERAS ESTATALES



CARRETERAS ESTATALES CONGESTIONADAS



2006 2035

Congestión es definida como un volumen de vehículos que excede el 85 por ciento de la capacidad vehicular del corredor vial

Fuente: www.dot.state.co.us/App_DTD_DataAccess/index.cfm

Condiciones de las carreteras estatales (State Highways) y de los puentes

Carreteras estatales (State Highways)

La Comisión del Transporte de Colorado ha fijado la meta de mantener el pavimento del sistema de carreteras del estado en un mínimo de 60 por ciento en buenas/aceptables condiciones. El Departamento de Transporte de Colorado evalúa las condiciones del pavimento de la carretera basado en el número de años de vida útil que le queda al corredor vial antes de necesitar un nuevo reparcho. La gerencia de pavimentos del CDOT utiliza indicadores como aspereza y agrietamiento de la vía para evaluar el estado del pavimento y la estructura de la carretera. Un pavimento en buen estado es calificado con un grado, bueno, lo que significa que el pavimento tenga una vida útil restante de 11 años; un grado aceptable indica una vida útil restante de 6 a 10 años; y, una evaluación pobre representa una vida útil restante de menos de 6 años. La vida útil del sistema de carreteras en Colorado fue acerca de 59 por ciento en 2007. De acuerdo con pronósticos de recursos disponibles, se proyecta que la vida útil de las carreteras en Colorado sea del 25 por ciento antes del 2035.



SH 93 En Pobres Condiciones al Sur de Boulder

Puentes importantes



I-70 / Paso de Vail

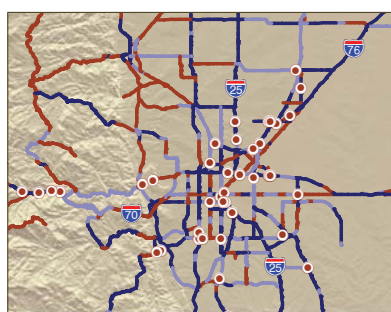
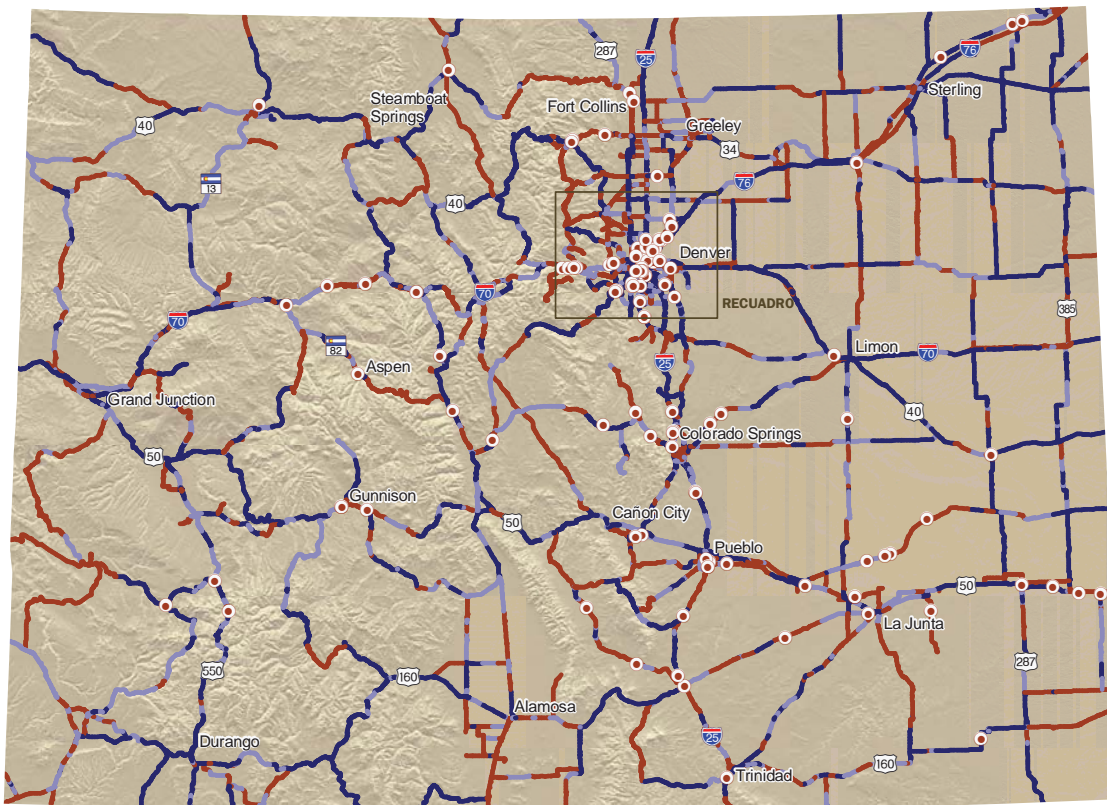
La meta de la Comisión del Transporte de Colorado es mantener o mejorar el actual porcentaje de puentes en buenas/aceptables condiciones. El CDOT evalúa cada dos años las condiciones de aproximadamente 3.775 puentes importantes en el sistema de carreteras del estado. De acuerdo con la metodología nacional que regula la evaluación del estado de las estructuras de los puentes, estos son clasificados como buenos, aceptables o pobres de acuerdo con sus estructuras y funcionalidad. Actualmente hay 116 puentes clasificados como pobres en el sistema de carreteras

estatales. Esto significa que han recibido una evaluación inferior a 50 puntos basados en una escala de 100 puntos, lo cual se traduce que es una estructura deficiente o funcionalmente obsoleta. Aproximadamente el 95 por ciento de los puentes de Colorado fueron clasificados en la condición buena/aceptable en 2007, mientras que solamente 60 por ciento se proyecta estarán en la condición buena/aceptable antes de 2035.

Esta evaluación de suficiencia estructural y funcionalidad considera 20 factores. Un puente en la categoría pobre tiene un grado de evaluación estructural menor de 50 y puede ser estructuralmente deficiente o funcionalmente obsoleto. Un puente es estructuralmente deficiente cuando no es completamente adecuado y puede necesitar mantenimiento, rehabilitación, o reemplazo. Un puente es funcionalmente obsoleto cuando sus anchuras de carril, anchura de bermas, o su separación vertical no son adecuadas para servir las demandas actuales de tráfico.

Los criterios para determinar el grado de deficiencia estructural, y la obsolescencia funcional son establecidos por la administración federal de carreteras y utilizados por el Departamento de Transportes de Colorado. Para los propósitos de planificación, el CDOT considera los puentes en condiciones pobres cuando han agotado su vida de servicio económicamente viable y deben ser substituidos o recibir una mayor rehabilitación. Los puentes en buenas condiciones cumplen adecuadamente con todos los estándares de seguridad y de geometría y requieren solamente mantenimiento preventivo. Un puente en buenas condiciones podría tener una clasificación estructural baja en algunos de los 20 factores no relacionados con la seguridad pública. Un puente en buenas condiciones podría tener un clasificación funcional baja en algunos de los 20 factores no relacionados con la seguridad pública, por ejemplo, un desvío largo.

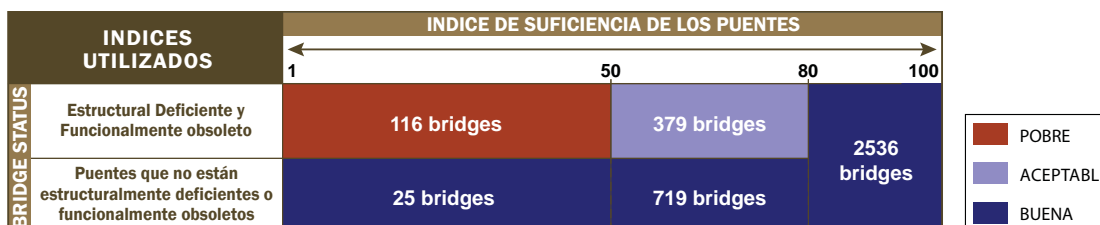
Condiciones de Servicio de las Carreteras y Puentes de los puentes del estado



RECUDRO: AREA METROPOLITANA DE DENVER

- BUENA
 - ACEPTABLE
 - POBRE
- CONDICIONES DE SERVICIO DE LAS CARRETERAS (2006)**
- Puentes en malas condiciones y que hay que reemplazar
- (POR LA LISTA DE Puentes SELECCIONADAS DE CDOT, 2007)

Condiciones Actuales de los Puentes



Desarrollo de la Energía

El crecimiento explosivo de la industria de la energía ha generado volúmenes sin precedentes de camiones en las carreteras de Colorado. Colorado tiene reservas de combustibles fósiles convencionales y de energía renovable que se desarrolla rápidamente con más de 70 mil de empleados y \$17 mil millones en ingresos directos. El tráfico vehicular venido de todos los puntos cardinales del estado, apoya el desarrollo del metano proveniente del carbón, del gas natural, del carbón, del petróleo de esquisto y del desarrollo de petróleo, además de la energía eólica (de viento) y de combustible biológico. Los condados con mayor producción de petróleo son Weld, Río Blanco, Garfield y Cheyenne. Colorado aporta más del 5 por ciento de la producción anual de gas natural de los Estados Unidos. Los condados con mayor producción de gas natural y del gas proveniente del metano son La Plata, Garfield, Weld, y Las Animas. Depósitos importantes de carbón se encuentran en el estado también.

El auge cada vez mayor del desarrollo de ésta industria ha impactado principalmente a las economías locales, regionales y estatales, inyectando miles de millones de dólares a la economía de Colorado. Esta situación ha traído consigo la consolidación de mercados laborales, el incremento de la base de impuestos y desafíos para el sistema de transporte. El aumento de taladros y carros pesados congestionan y sobrecarga la infraestructura vial existente creando mayores problemas en la movilidad y seguridad de los usuarios. Entre el 2002 y el 2007, el número de pozos activos en Colorado creció en un cincuenta por ciento y los nuevos permisos para taladros se triplicaron. Más de 1.300 viajes de vehículos pesados se requieren para poner estos pozos en producción. El desafío es enfrentar estos retos con una mayor seguridad vial y menor congestión en el sistema de carreteras.



Drill Rig in Weld County

Varias regiones de planificación identificaron como problema crítico el impacto que sobre el sistema vial ocasiona el desarrollo de la industria de la energía. En el mapa de la página siguiente se muestran los sitios de explotación de ésta industria y los corredores viales que son utilizados para transportar estos productos.

En el sitio del internet: <http://www.oil-gas.state.co.us/>

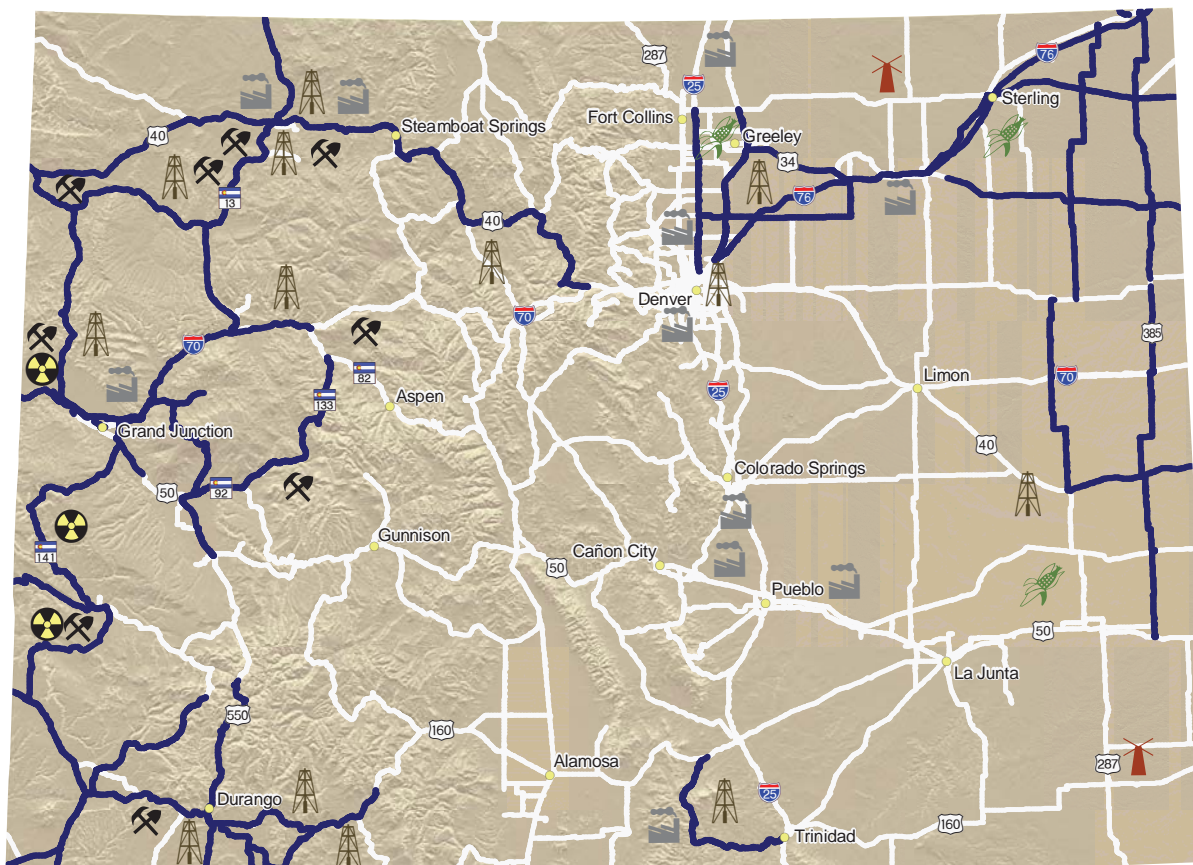
Costos de Mantenimiento



Componentes del mantenimiento vial pro parte del CDOT

El mantenimiento vial regular es menos costoso que reconstruir carreteras, pero requiere una cantidad considerable de recursos disponibles. El reparacheo de carreteras requiere materiales, equipo y mano de obra. Además, las carreteras necesitan remarcar las líneas divisorias, reemplazar las señales y algunas obras adicionales para la seguridad en las vías y proteger la inversión. Colorado en cada invierno cobra peaje por el uso de las carreteras, destinando estos recursos a la limpieza y seguridad de las mismas. Los dolares y las millas aumentan. Más de 23 mil millas por carril en las carreteras estatales necesitan atención cada año.

Localización de los principales desarrollos de energía y corredores viales



CORREDORES VIALES ESTRATÉGICOS PROPUESTOS

	CORREDORES DIRECTAMENTE RELACIONADOS CON LOS DESARROLLOS DE ENERGÍA		Central Eléctrica Proveniente del Carbón		Mina del Carbón
	CARRETERAS ESTATALES		Energía Eólica		Producción de Combustible Biológico
			Mina del Uranio		Producción de Petróleo y de Gas

NOTA: Sin incluir las centrales eléctricas proveniente del carbon y las minas del carbon, los símbolos indicant actividades regionales, no instalaciones especificos

La Nueva Energía en Colorado

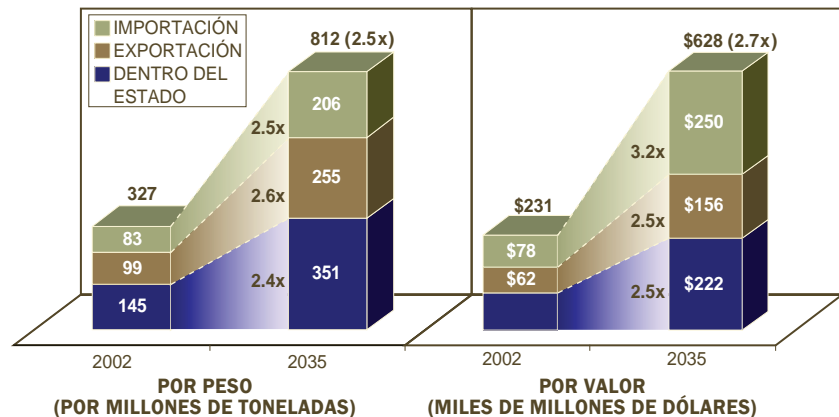
- Dos (2) de las mayores campos petrolíferos situados en Colorado
- Siete (7) de las más grandes áreas de gas natural de la Nación están localizadas en Colorado, aportando el cinco por ciento de la producción nacional
- Colorado aporta el 25 por ciento del total nacional de la producción de gas metano proveniente del carbón
- Colorado se sitúa en el séptimo lugar en la producción de carbón de piedra
- Los permisos para la utilización de taladros pasó de 2.000 en el 2002 a 6.368 en el 2004 con 34 mil puntos de extracción activos
- Colorado se sitúa en el undécimo lugar de potencial de energía eólica

Transporte de carga

La posición estratégica de Colorado como estado “puente” en el sistema nacional e internacional de carga, junto con sus fuertes sectores de agricultura y recursos naturales, da lugar al transporte de grandes cantidades de mercancías dentro y fuera del estado. Se espera que para el año 2035 el transporte de carga a través de las carreteras de Colorado y de las líneas del ferrocarriles sean más del doble de los niveles que hoy tienen. Más de 327 millones de toneladas de carga con un valor de \$231 mil millones se mueven actualmente a través de las carreteras, los ferrocarriles y de las pistas de aterrizaje de Colorado. El transporte en ferrocarril mueve el 24 por ciento de toda la carga pesada. Alternativamente, en términos de valor, los camiones mueven cerca de 70 por ciento del valor de la carga. Los cereales, el carbón y el mineral representan la mayor parte de toda la carga.

Las mayores concentraciones de transporte de carga por camión se encuentran en las autopistas interestatales I-25, I-70 e I-76. Además, el gobierno federal dio prioridad a cuatro corredores para el transporte de carga en Colorado en apoyo del desarrollo del comercio nacional. Las cuatro son: el corredor entre los puertos y las Planicies del Este (Ports to Plains Corridor) que conecta a Tejas con Denver por las carreteras US 287, US 40 y la autopista interestatal 70 (I-70); el Heartland Express que conecta a Denver y Nebraska por I-76 y SH 71; la conexión de las Altas Planicies (High Plains Connector) de US 50 entre Pueblo y Kansas; y el Corredor Camino Real (Camino Real Corridor) que conecta al El Paso, Tejas con Montana vía I-25. Hay dos ferrocarriles clase I y once que son regionales, locales o para el transbordo que opearan más de 3,500 millas de vías. También hay 75 aeropuertos para uso público que prestan servicio importante y creciente en el movimiento de mercancías.

Proyección del Crecimiento de la Carga en Colorado



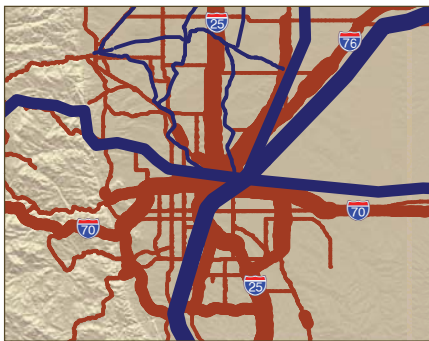
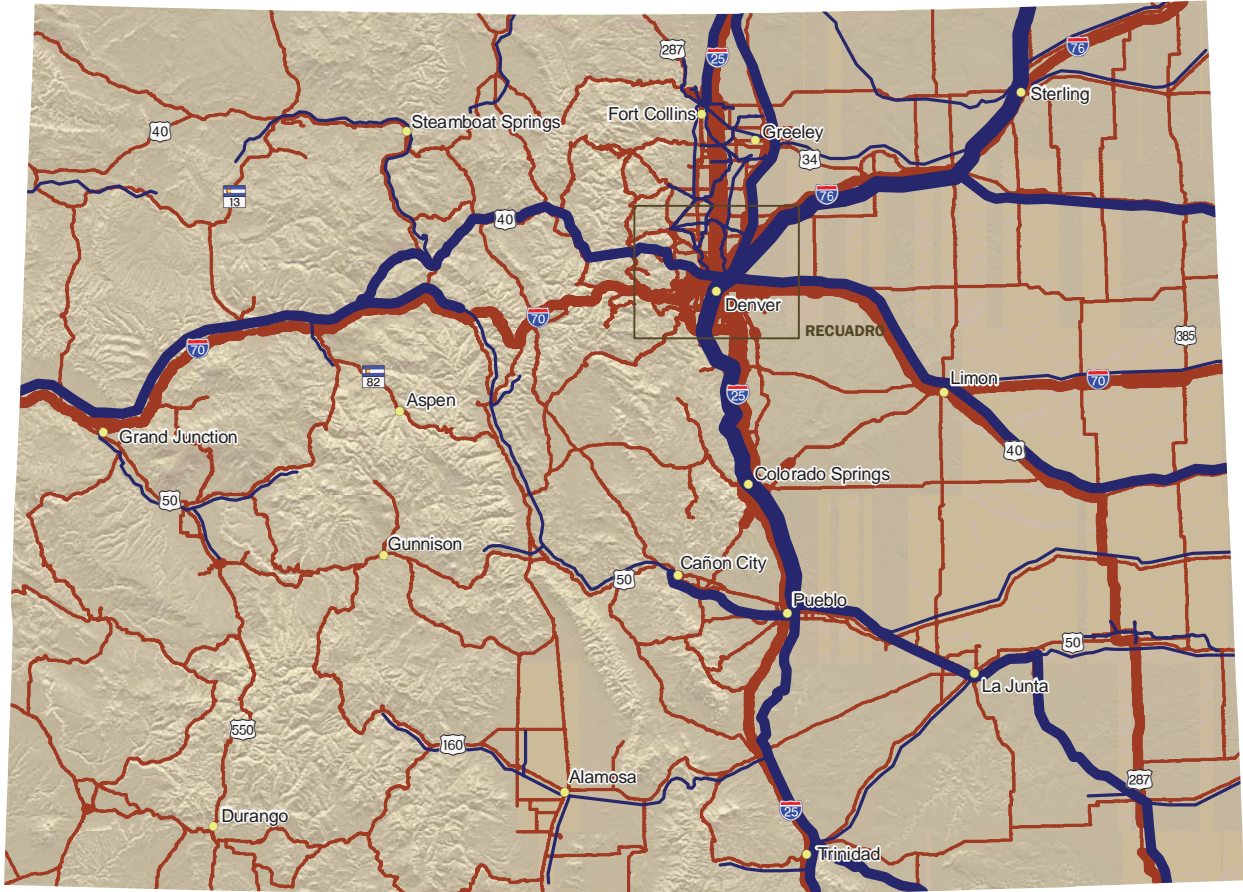
Fuente: "Freight Analysis Framework," FHWA, Office of Freight Management and Operations, 2006

Mientras que se proyecta que la carga que se mueve en la red nacional del transporte doblará en el año 2035, se espera que la carga que se mueve en Colorado crezca aún más rápidamente, alrededor de 2.5 veces antes de 2035. Reconociendo la importancia de la carga y su impacto en la economía y la infraestructura del estado, se están emprendiendo un número de iniciativas relacionadas con carga.

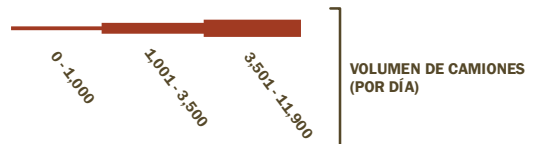
Iniciativas del Planeamiento de la Carga

- Conducir una serie de sesiones del Consejo Consultivo de la Carga;
- Planear mejoras en los corredores de carga de alta prioridad;
- Relocalizar el ferrocarril. - El objetivo del estudio de la Relocalización del Ferrocarril en Colorado es identificar los costos de alinear y de construir un puente de carga en las Planicies del Este (Eastern Plains) para el movimiento más eficiente del carbón por la Cordillera Frontal (Front Range). Este proyecto podría traer una ventaja adicional al aliviar las vías ferrocarriles de la Cordillera Frontal para el transporte de pasajeros;
- Planear instalaciones intermodales que acomoden el movimiento de pasajeros y carga que se desplazan a través del transporte aéreo, ferrocarril y carreteras;
- Investigar cómo recoger y mantener mejores bases de datos de carga y cómo usar esta información en el proceso del planeación.

Corredores Principales de la Carga



RECUADRO: AREA METROPOLITANA DE DENVER



Fuente: CDOT; 2006 Traffic Colorado Roadway Information System
http://www.dot.state.co.us/App_DTD_DataAccess/index.cfm



Fuente: Major Rail Lines; Public Benefits and Costs Study, CDOT, May 18, 2005

Minor Rail Lines; Federal Rail Administration
<http://safetydata.fra.dot.gov/OfficeofSafety/newcrossing/Default.asp?page=xingqyloc.asp>

Turismo

El turismo es uno de los sectores más importantes de la economía de Colorado. En el año 2006, la industria del turismo registró sus más altos ingresos con \$8.9 mil millones, representando un aumento del 8 por ciento sobre el año anterior. Por tercer año consecutivo, el número total de visitantes creció, llegando a casi 27 millones de pernoctaciones. Los ingresos generados por este concepto están distribuidos entre acomodación, comidas y bebidas; transporte, ventas al por menor, mientras que recreación ocupa el segundo lugar. Cerca de la mitad de los visitantes de Colorado viaja por la carretera I-70 dirección al oeste, un tercio del turismo visita a Denver, y un tercio visita otras áreas del estado.



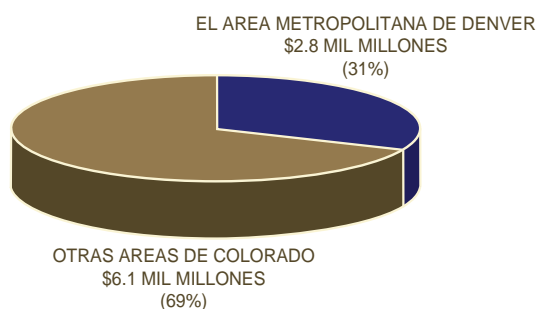
Desvío Escénico – Paso de Fremont

Algunas de las razones para que el turismo sea un renglon importante en la economía de Colorado son las actividades al aire libre como ciclismo, navegar por el río en balsa, y gozar de las experiencias de los parques, tanto nacionales como del estado. Otras actividades son visitas a parientes y amigos, esquiar, negocios y viajes de placer. Colorado también ofrece a visitantes y residentes viajes a los desvíos escénicos e históricos con 25 rutas señaladas. Casi 60 por ciento de los viajeros por placer que pernoctan en Colorado participaron en actividades históricas o culturales, gastando alrededor de un 44 por ciento de los gastos del viaje en estas actividades. La mitad de estos viajes fueron a los desvíos escénicos del estado.

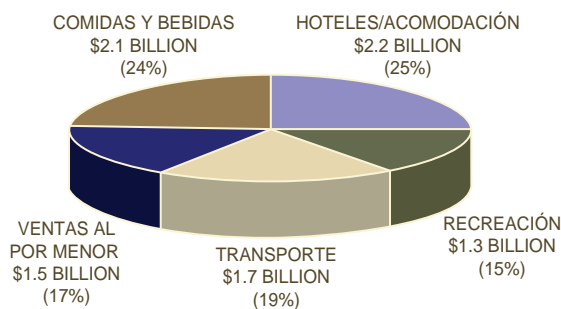
El turista, residente de Colorado o visitante de fuera de estado, espera encontrar un sistema de transporte eficaz ya sea viajando en coche, aire, autobús, tren, hacia o desde los aeropuertos, áreas para esquiar o las comunidades de la Ladera Occidental. El corredor principal del occidente, I-70, es el eje vial para el turismo que viene a esquiar y el área de la Ladera Occidental (West Slope). Veintiséis lugares para esquiar recibieron 12.6 millones de visitas durante el periodo 2006-2007; esta cifra representó el 21 por ciento del total de la nación. El mantenimiento en excelentes condiciones de la carretera I-70, a menudo atestada de tráfico, presenta un desafío especial para proteger la economía del occidente de Colorado basada en turismo de esquiadores. El tiempo y otras condiciones naturales como altos pasos de montaña, túneles, tormentas de la nieve, avalanchas, y paisajes rocosos son atracciones naturales valiosas para los turistas de estos lugares que Colorado debe proteger en su región occidental.

Para promover la industria del turismo y recibir sus beneficios, Colorado necesita asegurar a los visitantes un transporte confiable con retrasos mínimos. Trabajar en la disminución de la congestión en los corredores turísticos es vital para continuar con esta industria.

Gastos Turísticos en Colorado
(TOTAL \$8.9 Mil Millones)



Gastos Turísticos por Sector
(TOTAL \$8.9 Mil Millones)



El medio ambiente

Las decisiones ambientales son cruciales en el proceso de planeación a largo plazo, pero se deben prevenir desde el comienzo del proyecto. Colorado cuida profundamente de reducir los impactos al mínimo en la comunidad, la fauna, el aire y el agua, coordinando las mejoras del transporte con el desarrollo de los usos del suelo.

El CDOT ha probado su liderazgo en la administración ambiental con varios programas que fijaron el estándar nacional para las agencias del transporte. La iniciativa Shortgrass Prairie atenúa impactos sobre la fauna y preservará 30 mil acres del ecosistema de los shortgrass puestos en peligro en la parte oriental de Colorado.

En conexión con el programa anterior, Colorado implementa programas relacionados con el paisaje en el cual identifica áreas significativas de la migración de la fauna a través del estado. Ambos programas



ganaron condecoraciones nacionales de la excelencia ambiental en reconocimiento a sus resultados. Con programas cooperativos

entre agencias federales, estatales, locales así como con organizaciones no lucrativas, el CDOT busca continuamente oportunidades que proporcionen una protección significativa del medio ambiente, mientras resuelve sus propias obligaciones ambientales y reduce los costos a los contribuyentes.

El CDOT se asegura que las minorías y las comunidades de ingreso bajo no sufran desproporcionadas consecuencias ambientales provenientes de actividades relacionadas con el transporte. El departamento supervisa calidad del sistema, movilidad y niveles de seguridad en las carreteras del estado en todas las comunidades. Adicionalmente, el CDOT ha iniciado una base de datos para asegurarse de que los servicios y las instalaciones del transporte están equitativamente provistas en todas las comunidades.

El problema creciente de la congestión tiene implicaciones en la calidad del aire. Cuanto más tiempo esté un vehículo en la línea de congestión, se producirá más emisiones. Aportando alternativas a la solución del problema de la congestión como aumento del uso del tránsito, las modalidades alternativas, combustibles alternativos que utilizan menos energía y son menos dependencia en los combustibles fósiles, proporcionarían ventajas a la calidad del aire, reducirían nuestra dependencia en fuentes extranjeras de energía y disminuirían la contribución de Colorado al calentamiento global.



Urogallo de Gunnison

La ética de CDOT en la Administración del Medio Ambiente

CDOT apoyará y aumentará los esfuerzos que protegen el medio ambiente y la calidad de vida para todos los ciudadanos de Colorado en la lucha por proveer los mejores sistemas y servicios de transporte.

Plan de acción del clima en Colorado

En el año 2005, el transporte representó 23 por ciento o la segunda fuente de las emisiones de gas invernadero en Colorado. Las metas fijadas en el Plan de acción del clima de Colorado reducirían las emisiones de este gas en un 20 por ciento por debajo de los niveles del 2005 antes de 2020 y en un 80 por ciento debajo de esos niveles antes de 2050.

Para alcanzar estas metas, las políticas del transporte necesitan incluir estrategias para reducir el consumo de energía, la dependencia de fuentes extranjeras de energía, y las emisiones del dióxido de carbono en los vehículos, camiones y el transporte aéreo. Las estrategias pueden incluir:

- Mejoramiento de la eficacia de los vehículos con tecnologías que reduzcan emisiones de gas invernadero en vehículos nuevos.
- Modificaciones al sistema de transporte que reduzcan las emisiones de carbón. Esto puede incluir opciones de transporte público, reducción de la congestión y el uso de vehículos más eficientes.
- Reconocimiento de la excelencia a las comunidades que hagan buena utilización del suelo y del transporte, dando importancia al diseño urbano para limitar la dependencia de los residentes y trabajadores a los carros.
- Incentivando la utilización de combustibles con bajo-carbono y no-carbono.

Emisiones de Gas Invernadero en Colorado

El transporte y el consumo de electricidad son los más grandes contribuyentes de emisiones de gas invernadero en Colorado.

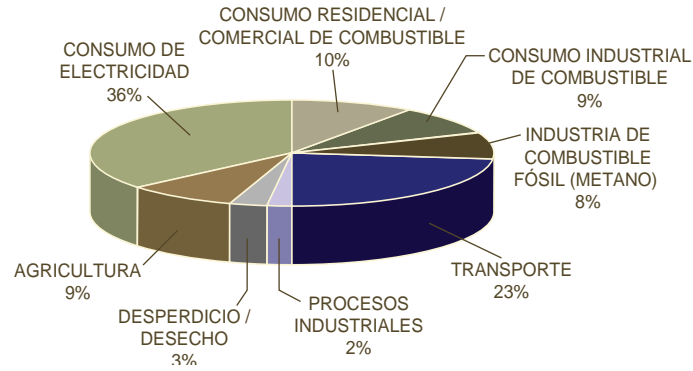
-Colorado Climate Action Plan, November 2007

Transporte Sostenible

El CDOT identificará estrategias y acciones para alcanzar las metas del transporte de Colorado en lo referente a la reducción y prevención del calentamiento global. Los sistemas de transporte sostenibles manejan la demanda sobre el sistema de transporte y reducen emisiones de gas invernadero. Algunas opciones sostenibles incluyen modos de transporte que utilizan energía más eficientemente como caminar, ir en bicicleta, carpooling o viajar varias personas en un mismo vehículo, usar transporte público; proveer corredores con múltiples opciones para el recorrido; usar las telecomunicaciones para reducir o para substituir el recorrido físico; y usar combustibles y tecnologías más limpios, como coches de biodiesel, híbridos o eléctricos.

Una razón para incrementar la eficiencia de los combustibles para automóviles bajo el sistema de financiamiento del sistema de transporte actual, es la declinación en los ingresos fiscales provenientes del gas, que inhibe la capacidad de mantener o de mejorarlo. Se necesitan nuevas alternativas de financiamiento para mejorar el sistema de transporte y alcanzar las metas ambientales.

Emisiones de Gas Invernadero Producido en Colorado (2008)



Colorado Climate Action Plan, A Strategy to Address Global Warming, November, 2007.
http://www.colorado.gov/energy/in/uploaded_pdf/ColoradoClimateActionPlan_001.pdf

Tránsito y paseos compartidos

Las comunidades en Colorado reconocen la necesidad de un transporte multimodal para enfrentar la creciente demanda sobre el sistema de transporte. Estas comunidades apoyan recorridos multimodales en autobús y trenes ligeros; programas de carpool y vanpool (diferentes personas acuerdan viajar en un mismo vehículo) para ir a trabajar, a la escuela, a recreación, y a instalaciones médicas. Los sistemas de tránsito y paseos compartidos incrementan la calidad del aire, además de proporcionar una alternativa a los recorridos en vías congestionadas, y son a menudo menos costosos que la propiedad y utilización de un automóvil privado. El tránsito es un elemento crítico de un sistema integrado de transporte.

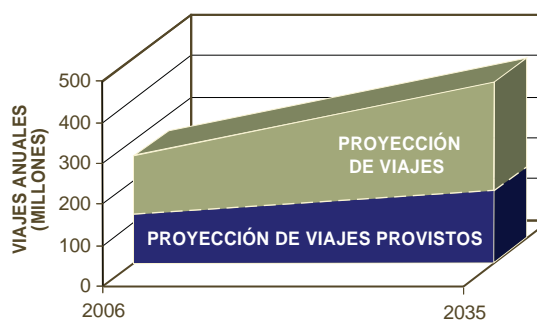


Corredor Suroriental del Tren Ligero
Foto por RTD

A través del proceso de planificación, la comunidad de Colorado expresó su necesidad de ampliar el acceso al trabajo, evitando la congestión y mejorando la movilidad de los usuarios con más y mejores servicios de tránsito. En las áreas rurales, las personas mayores, las personas deshabilitadas, las personas con ingreso bajo y las personas cabeza de familia que no poseen vehículo identificaron al tránsito como la necesidad más grande. En áreas con poblaciones estacionales hay

una demanda creciente por el tránsito tanto para turistas como para empleados. Los visitantes exigen un tránsito conveniente y confiable, y los empleados que atienden estos sitios de recreo tienen que viajar largas distancias debido que viven lejos de sus sitios de empleo. La demanda por transporte público aumentará hacia el año 2035 como resultado del simultáneo crecimiento y envejecimiento de la población en Colorado. Mientras muchas personas en Colorado tienen cierto acceso al tránsito, a menudo el servicio público disponible no resuelve las necesidades para alcanzar destinos deseados en las horas convenientes. Se proyectan que las demandas por tránsito crecerán a una tasa mucho mayor que los servicios del tránsito. Actualmente, cerca de 45 por ciento de las demandas por tránsito se resuelven a lo largo y ancho del estado. Se proyecta que antes de 2035, alrededor del 30 por ciento de la demanda total del tránsito será resuelta mientras que los servicios de tránsito colapsan aun con necesidades cada vez mayores.

Proyección de Viajes de Tránsito



Las estimaciones de la demanda de tránsito se basan en los estándares nacionales para viajes proyectados de poblaciones dependientes del tránsito y de otros usuarios potenciales del tránsito. Las estimaciones de viaje varían por los grupos de población con acceso a instalaciones médicas para los jubilados y acceso al empleo para las cabezas de familia con ingreso bajo. Los números de los viajes necesarios por cada grupo de población se agregan para determinar la necesidad total dentro de cada región y del estado.

Con programas enfocados al mejoramiento de las carreteras estatales, las inversiones en tránsito no han atendido la demanda creciente sobre el sistema. Mientras no estén disponibles las proyecciones detalladas del funcionamiento del tránsito, se anticipa que las agencias de tránsito fuera de la región de Denver no podrán mantener los actuales niveles de servicio sin recursos adicionales. Es difícil mantener los autobuses en buenas condiciones equipados con nueva tecnología. Eso hace al tránsito menos confiable, menos atractivo y menos eficiente, dando un rendimiento por milla más bajo, ingresos más bajos y costos de operación más altos.

La mayoría de los fondos usados cada año para operar los servicios de transporte público en el estado provienen de ingresos locales. El financiamiento adicional es provisto por programas de la administración federal del tránsito y programas de servicios humanos. El capital y equipo es financiado a través de fondos federales, estatales y locales. El financiamiento del transporte público en Colorado creció con la orden senatorial (Senate Bill) SB 97-1 que autorizó por primera vez que una porción de recursos del fondo general del estado se destinarán a pagar el capital de proyectos estratégicos en tránsito o proyectos en planificación.

Aspectos desatendidos en el Servicio de Tránsito

Se han identificado algunos aspectos en el servicio de tránsito que serán atendidos a través de las estrategias. Estos vacíos se refieren a las áreas geográficas sin servicio, insuficiente frecuencia de transporte público, escaso de servicio y carencia de conexiones entre las comunidades. Mientras que el servicio de autobuses entre ciudades se presta a lo largo del corredor I-70, la frecuencia del servicio no es adecuada para los empleados que viajan a trabajar hacia las áreas de las montañas. Actualmente, no se provee servicio entre los condados de Summit y Eagle y un número significativo de trabajadores viajan en sus propios vehículos. En algunas áreas rurales, los abastecedores locales del servicio no pueden transportar individuos con necesidades médicas desde áreas periféricas a las instalaciones médicas debido a los costos altos.

Estas carencias se pueden llenar con servicio de autobuses entre ciudades, servicio de trenes para pasajeros, o el mejoramiento de los servicios de tránsito locales. Reconociendo el crecimiento en la demanda en muchos de los corredores con alto volumen de tránsito, Colorado está evaluando la viabilidad de las opciones de transporte. Los estudios conducidos por CDOT y otras agencias para examinar opciones del tránsito son:

- **Corredores ferreos importantes para el estado** - El estado identificó una serie de corredores ferreos importantes para el transporte de carga y pasajeros en el estado.
- **Estudio de factibilidad de un tren de alta velocidad** - La organización Rocky Mountain Rail Authority (RMRA), formada mediante acuerdos intergubernamentales entre varios gobiernos locales, evaluará la factibilidad del servicio de ferrocarril de alta velocidad para pasajeros en el corredor I-25 que conecta a New México con Wyoming y en el corredor I-70 que une al aeropuerto internacional de Denver con la frontera de Utah. El estudio se financia con la orden senatorial SB 97-1.
- **Estudio sobre la zonificación y utilización del suelo** - El consejo de los gobiernos del noroeste de Colorado y la coalición I-70 están identificando acciones sobre zonificación y planificación de la utilización del uso, que son esenciales incorporar en un potencial cambio en las regulaciones existentes sobre el sistema de tránsito desde el aeropuerto internacional de Denver hacia el oeste a lo largo de la carretera I-70.
- **Estudio de la gobernanza del sistema de ferrocarril por parte del CDOT** - El CDOT está analizando las potencialidades de gobernanza del servicio de ferrocarriles al nivel estatal o el tránsito regional o el servicio de tren de pasajeros con el objetivo de implementar alternativas que cubran múltiples jurisdicciones.
- **Estudio regional del servicio de autobuses entre ciudades en Colorado** - En el año 2007, el CDOT estudió la posibilidad de implementar el servicio de autobuses a lo largo y ancho del estado y la conectividad potencial entre algunos servicios. El estudio identificó una red de rutas de autobuses regionales e inter-ciudades y los costos asociados de poner servicio en funcionamiento.

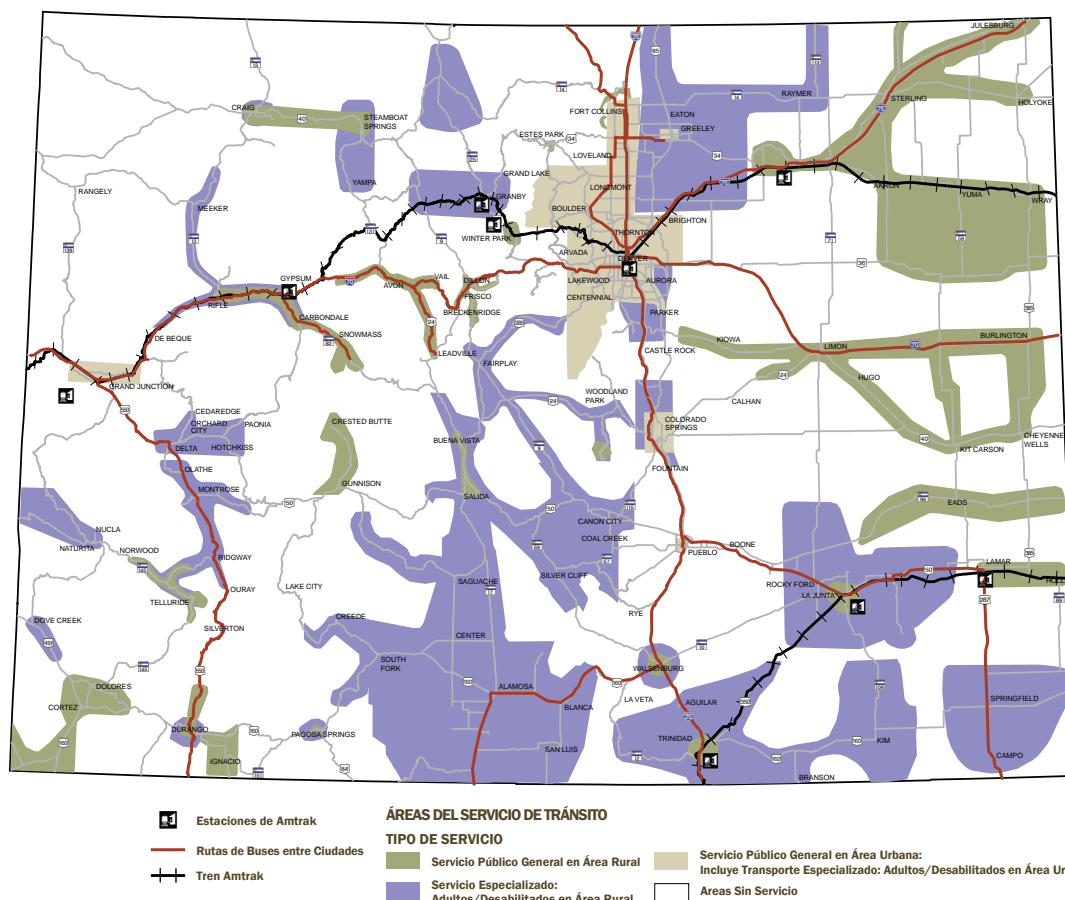
Planificación del sistema de Tránsito

Esfuerzos adicionales en el estado orientados a la planificación del servicio del tránsito en el estado incluyen:

- **El área metropolitana de Denver** aprobó el financiamiento del programa de FasTracks (Vías Rápidas) que incluye la construcción de siete corredores de trenes ligeros y del carril del viajero.
- **La ciudad de Colorado Springs** está planificando actualmente cuatro corredores para autobuses rápidos (BRT) (dos que irían en sentido oriente-occidente y dos norte-sur) además de un tranvía que circularía en el sector céntrico.
- **Roaring Fork Transportation Authority (RFTA)** terminó un estudio de factibilidad de implementar un sistema de corredores para buses rápidos (BRT). Actualmente están refinando los costos para implementarlo bajo los criterios de alta frecuencia y alta capacidad en la carretera SH 82.

Colectivamente, las áreas urbanizadas de Colorado están planificando aumentar los niveles de servicios del tránsito, extender las líneas de trenes ligeros, desarrollar instalaciones con diferentes modalidades, incrementar los servicios de buses a nivel regional y entre-ciudades y servicio de pasajero para la Cordillera Frontal. Las comunidades de la zona turística occidental requieren un mejor mantenimiento de las vías y la provisión de servicios de tránsito para los empleados que viajan largas distancias diariamente. Las áreas rurales y urbanizas planean tener un sistema de tránsito que atienda la creciente demanda por parte de los adultos y deshabilitados.

Áreas del Servicio de Tránsito



Transporte aéreo

Colorado cuenta con 76 aeropuertos incluyendo instalaciones generales para la aviación y aeropuertos de servicio comercial. El servicio comercial está servido por 14 aeropuertos que forman la espina dorsal del sistema de la aviación del estado con un estimado de 23 millones de pasajeros transportados en el 2005 y que proyecta ser el doble antes de 2035. En 2006, entre todos los aeropuertos del país, el aeropuerto internacional

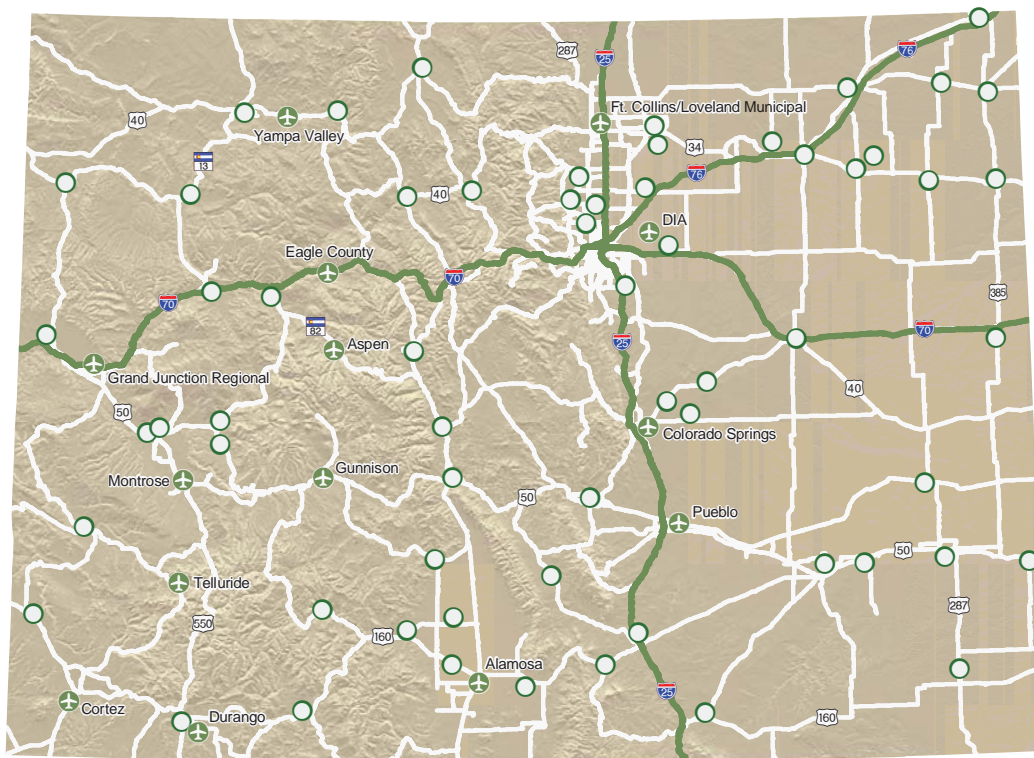
de Denver ocupó el quinto lugar en el número de pasajeros transportados y el puesto 19 en cuanto a carga transportada. Los envíos de carga también proyectan ser el doble en las décadas que vienen.



Aeropuerto Internacional de Denver

El sistema de aviación a lo ancho del estado desempeña un papel fundamental en la red del transporte, generando miles de millones de dólares en beneficios económicos y millares de empleos. El uso de los aeropuertos por parte del público genera \$23.5 mil millones anuales en actividad económica, genera más de 280 mil empleos, casi \$10 mil millones anuales en salarios incluyendo \$1.5 mil millones en actividad económica, 19 mil empleos y \$645 millones en sueldos provenientes de aeropuertos de aviación general. Para responder a las demandas futuras en el servicio de aviación y asegurar una economía sana y diversa en los años por venir, se requiere una inversión continua en el sistema del aeropuerto de Colorado en los niveles local, estatal y federal. Los fondos federales y estatales están disponibles para el uso en aeropuertos comerciales y públicos. Un listado de los aeropuertos público y privados se incluye en el informe técnico de la aviación que está en el disco que acompaña en la parte posterior de este plan.

Aeropuertos de Colorado



- | | | | |
|--|--|--|----------------------------------|
| | AEROPUERTOS DE AVIACIÓN GENERAL | | AUTOPISTAS INTERESTATALES |
| | AEROPUERTOS DE SERVICIO COMERCIAL | | OTRAS CARRETERAS |

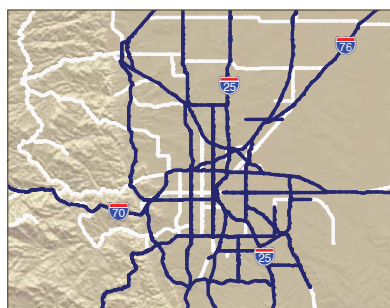
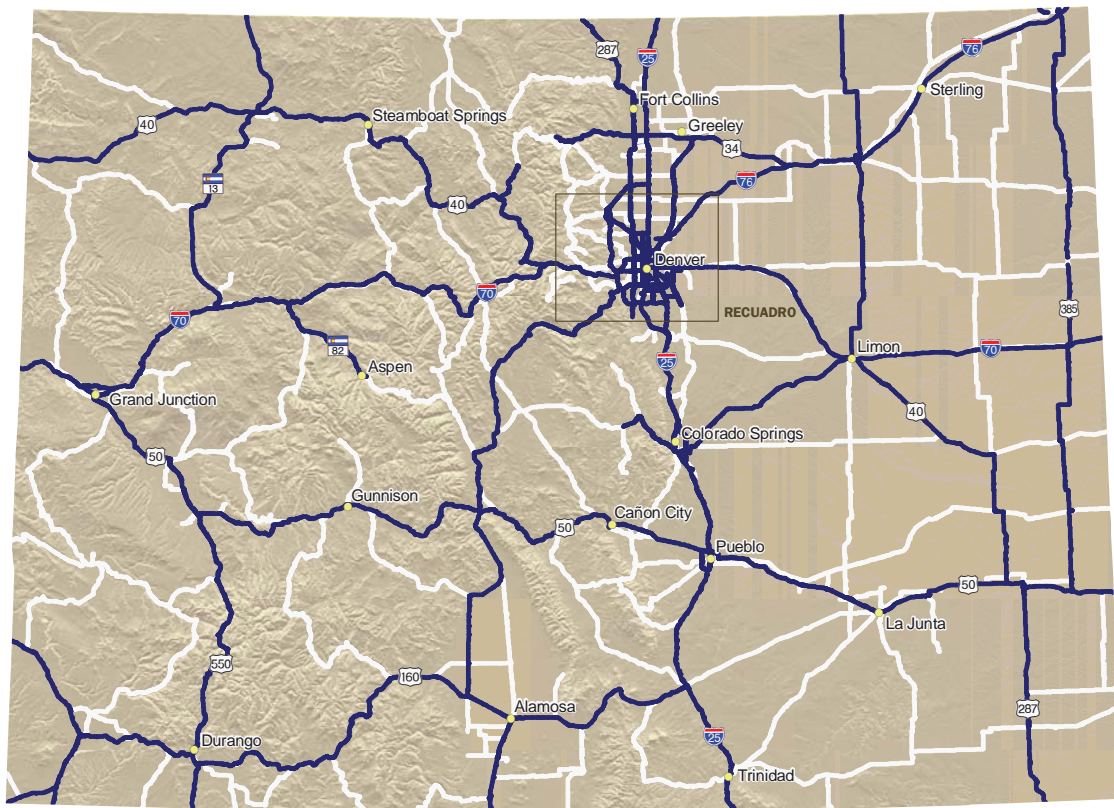
En el sitio web: http://www.colorado-aeronautics.org/SystemPlan/Colorado_ExecutiveSummary%201.pdf



Sistema de Visiones de Corredores Viales

Los corredores viales propuestos abarcan una red integrada de transporte reflejando una amplia gama de demandas estatales, regionales y locales que reponen a los valores de la comunidad, desarrollo económico y consideraciones ambientales. Proyentando la población y el empleo en 25 años, los corredores viales propuestos ofrecen recomendaciones sobre como podría ser el futuro y como luciría.

La Comisión del Transporte proporciona políticas para asegurar la integridad del sistema de transporte en el estado. En el mapa que aparece a continuación muestra en azul los corredores que conectan al estado con otros estados y los corredores que conectan las regiones. La Comisión pone una alta prioridad al propósito original de mantener el sistema federal de autopistas interestatales como parte del sistema de defensa nacional, alcanzando objetivos medibles optimizando el sistema del transporte antes que la expansión, reconociendo una variedad de mecanismos de financiamiento y coordinando la utilización del suelo y el transporte que limitan el crecimiento en millas de viaje por vehículo

Sistema Estatal



-  **SISTEMA VIAL DEL ESTADO - AUTOPISTAS INTERESTATALES, SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS, SH 13 Y SH 385**
-  **OTRAS CARRETERAS ESTATALES**

Corredores de visión

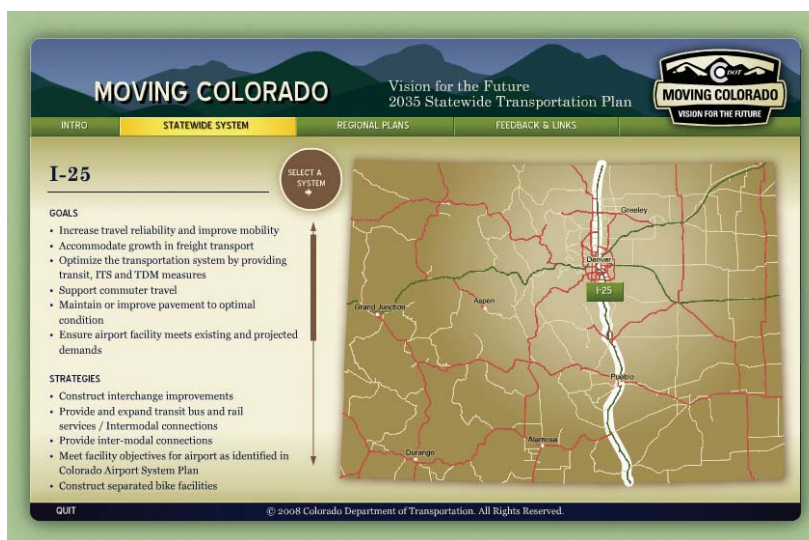
El sistema extenso de corredores viales en Colorado permite a residentes, visitantes y comercio el acceso a sitios de empleo, servicios médicos, recreación y actividad económica a través del estado. El concepto de la Visión de Corredor introducido en el Plan de transporte estatal 2030 fue refinado en el Plan 2035. Aproximadamente 350 visiones de corredores viales han sido actualizados por las regiones de planificación del transporte para identificar tendencias y condiciones actuales. Los recursos y las estrategias ambientales de la mitigación de impacto se incluyeron en respuesta a SAFETEA-LU. Las visiones de corredores viales aumentan la eficiencia y el cumplimiento de los objetivos del sistema de transporte a través de la coordinación entre la escogencia de estrategias y selección de proyectos.

Las visiones de corredores viales proponen las estrategias dirigidas a resolver las metas de transporte de cada corredor, por ejemplo: construyendo carriles de paso o mejorando bermas; ampliando el tránsito mediante servicios de autobuses o de ferrocarriles; mejorando el estado del pavimento de las vías; proveyendo caminos para bicicletas y peatones; adicionando carriles que mejoren la congestión y la seguridad; facilitando la conexión con

otros sistemas; y promoviendo estrategias que gerencien la demanda de transporte como carpool y del vanpool. Miradas en conjunto, las distintas estrategias presentan una visión integrada del sistema a nivel del estado que balancea las demandas locales con las metas estatales del sistema de transporte.

Las visiones de corredores viales fomentan el papel ambiental del CDOT incorporando los recursos ambientales presentes en el corredor y ligando a las actividades típicas de mitigación que se podrían utilizar para atenuar impactos del proyecto sobre los recursos ambientales protegidos.

Todas las visiones de corredores se pueden obtener en la página de internet o en el CD-ROM; que está en la última página de éste documento. Presentaciones gráficas que describen las visiones de corredores, como el ejemplo de I-25 en ésta página, se encuentran en el CD-ROM que acompaña éste documento, y también en el sitio del internet:



<http://www.dot.state.co.us/StatewidePlanning/PlansStudies/2035Plan.asp>

REALIZACIONES RECIENTES

El estado de Colorado invierte en puntos críticos para su desarrollo. Es por ello que muchas agencias de planificación se han unido a este esfuerzo, mejorando las opciones de movilidad, de seguridad y de financiamiento, estas son algunas de las recientes realizaciones más importantes:

Programa de proyectos estratégicos

Este programa tiene como objetivo mejoras en 28 corredores viales de importancia estatal y regional. Fue iniciado por la Comisión del Transporte en 1996 y fortalecido a través de los votantes que apoyaron la emisión de bonos en 1999. La legislatura ha continuado financiando este programa con una transferencia de fondos generales a través de la orden senatorial SB 97-1. Más del 60 por ciento de los proyectos estratégicos ya están terminados. El estado reciente de este programa estratégico es el siguiente:

Proyecto COSMIX - (sigla de Colorado Springs Metro Interstate Expansion). Expande la carretera interestatal I-25 en el área metropolitana de Colorado Springs a tres carriles en cada dirección a lo largo de 12 millas desde el centro de la ciudad, mejorando la configuración de varios intercambios viales y puentes.



T-REX - Proyecto de expansión del área metropolitana de Denver a través de la combinación entre la reconstrucción de una autopista y la extensión del tren ligero a lo largo de 17 millas desde las conexiones de las vías I-25 e I-225 en Denver. El costo del proyecto fue de \$1.67 mil millones.

Programa estratégico de tránsito - A consecuencia de la orden senatorial SB 97-1 que establece que el mínimo del 10 por ciento de los fondos generales debe destinarse a mejoramiento de proyectos estratégicos relacionados con tránsito, la Comisión del Transporte aprobó \$65 millones para el financiamiento de 19 proyectos del tránsito a realizarse entre el 2006 y 2010. Algunos proyectos son:



- Servicio expreso para Front Range (FREX, sigla de Front Range Express) funciona entre Colorado Springs, Monument, Castle Rock y Denver. El proyecto de \$6 millones compró 19 coches y comenzó servicio diario de lunes a viernes en 2007.
- El centro de tránsito situado en el centro de Durango apoyará la flota de autobuses de la ciudad y otros servicios de buses regionales y locales mediante la provisión de ocho bahías para autobuses con posibilidades de ampliación a 14 bahías para las operaciones públicas y privadas. El proyecto de \$5 millones pretende estar en funcionamiento en 2009.

Corredor US 287 une los puertos con los planicies – Recientemente se terminaron algunos segmentos de la ruta que une a Tejas con Denver. Por esta ruta transitan el 70 por ciento de los camiones grandes que sacan mercancías de Colorado. Las mejoras incluyen pavimento de carriles, ampliación de bermas, mejoras en las intersecciones e incremento en la seguridad. Este proyecto con un costo anticipado de \$150 millones está terminado al 80 por ciento.

Proyectos estratégicos - a continuación:

US 40 Berthoud Pass Corridor - Este proyecto reconstruyó la estrecha carretera de elevado grado de altitud convirtiéndola en un moderno corredor de montaña, más seguro, mejor calidad del agua, menor erosión y mejores medidas para proteger fauna local. El proyecto ha recibido cinco reconocimientos nacionales e internacionales.



Paso de Berthoud en US 40

US 160 Wolf Creek Pass - El proyecto extendió la carretera US 160 una media milla al este del nuevo túnel situado al este del acceso a la vía Big Meadows Reservoir. Se efectuó remoción de roca, ensanchamiento de carriles y bermas y modificación de las barandillas, de acuerdo con los actuales estándares de seguridad federales.

Intersección de las carreteras I-25/US 50/SH 47 - La intersección de las carreteras I-25 y la intersección Eagleridge situada al norte de la ciudad de Pueblo mejoró la seguridad y movilidad en este área de acelerado crecimiento.

Carreteras I-25, SH 7 a SH 66 – El autopista interestatal I-25 fue ampliada de dos a tres carriles en cada dirección desde la carretera SH 7 a la carretera SH 52 y está en construcción la ampliación en el tramo I-25 a SH 66.

Otros Proyectos:

FasTracks - Este proyecto que inició su planificación y diseño en el plan comprensivo de 12 años del Distrito Regional de Transporte (RTD) tiene como objetivo construir y poner en funcionamiento líneas de ferrocarril, ampliar y mejorar el servicio de autobuses y proveer lotes de Estacione y Viaje (park-n-Ride) por toda la región de Denver .



Tren Ligero del Area Metropolitana de Denver
Foto por RTD

Rutas seguras a la escuela (Safe Routes to School) - Con la aprobación de SAFETEA-LU, Colorado implementó el programa Rutas Seguras a la Escuela animando a niños en el nivel K-8 ir a la escuela en bicicleta o caminando. Colorado ha sido el primer estado en la nación en asignar recursos federales a éste programa. En diferentes jurisdicciones locales se están desarrollando proyectos en infraestructura y no-infraestructura, como el programa de Camina y Viaja en Bicicleta los Miercoles en la localidad de Boulder en el cual casi el 50 por ciento de los estudiantes caminan o van en bicicleta a la escuela cada día.



Carriles de peaje (HOV Lanes) de I-25

Carriles expresos en el corredor I-25 – Se permite que vehículos con un solo pasajero utilicen un carril específico del corredor vial. En este carril el peaje es automáticamente cobrado. Este programa ya ha sobrepasado los pronósticos iniciales.

Carretera US 50 cerca a Cimarron – Este es un corredor crítico en la parte occidental de Colorado. La carretera se ensanchó cerca a Cimarron en el sitio Black Mesa mejorando las curvas, ampliando las bermas, instalando barandillas y mejorando la seguridad en el sentido oriente-occidente.



US-50 - Cimarron



Cruce Giratorio en SH9 - Breckenridge

Carretera estatal 9 entre Frisco y Breckenridge – Este proyecto en curso incluye ensanchar a cuatro carriles la carretera SH 9. El diseño incluye la reconstrucción de la intersección, líneas divisorias, relocalización de paradas recreacionales, mejoramiento de la calidad del agua en los estanques y pantanos, puente sobre el Blue River, canalización en algunas áreas, adquisición de derechos de acceso entre el cruce giratorio de Park Avenue y Breckenridge, y la actualización de las señales de tráfico.

Carretera US 50 en Cañon City – Actualmente se construye un nuevo cruce giratorio en este sitio con el fin de proporcionar mejoras en la seguridad de vehículos y peatones, y permitir un mejor acceso al centro de la ciudad y a la calle principal.

Puente Maroon Creek - Construido originalmente como puente del caballete del ferrocarril en 1888, el puente Maroon Creek sobre la carretera SH 82 fue convertido para el uso de la carretera en 1929. El puente nuevo casi terminado será una estructura segura, rentable, y estéticamente agradable.



El Puente de Maroon Creek - Aspen

Reconstrucción de la carretera I-25 en Trinidad – El CDOT ha comenzado el reemplazo del viaducto por envejecimiento a través de Trinidad para proporcionar el acceso seguro y aceptable desde la ciudad y la frontera del estado de Colorado. Junto con la nueva infraestructura que es diseñada y construida con los estándares geométricos y de seguridad más recientes, la nueva facilidad incorpora las características estéticas que atan a la arquitectura histórica con el paisaje natural de los alrededores de la ciudad.



La Vista Desde el San Juan Skyway

Desvíos escénicos - La Secretaria de Transporte designó a dos de los 25 desvíos escénicos, históricos o naturales en Colorado al nivel nacional. Ellos son Caminos de la antigüedad y las Cabeceras del río de Colorado. Ahora, Colorado, con 10 designaciones nacionales, está empatado con el estado de Oregon con el mayor número del país.

US 287 al norte de Longmont – El objetivo de este proyecto fue ampliar esta carretera a cuatro carriles entre Broomfield y Fort Collins. El proyecto incluyó la construcción del puente de Berthoud.

Riverside Parkway – El objetivo de este proyecto es embellecer la orilla del río mediante caminos que pueden ser utilizados por peatones y ciclistas. Al mismo tiempo los visitantes pueden gozar de una atractiva entrada a la ciudad. Este proyecto financiado con fondos locales en un 100 por ciento eliminará travesías peligrosas a lo largo del ferrocarril y protegerá de inundaciones a las áreas aledañas al río.



Riverside Parkway - Grand Junction

SH 131 Reconstrucción de la carretera SH 131 al sur de Yampa River – Se reconstruyó el corredor vial, las bermas y se mejoró el drenaje de esta vía al sur del proyecto Catamount en Steamboat Springs. Se encuentra pendiente la reconstrucción y la ampliación de bermas correspondiente al proyecto SH 131/Choke Cherry Lane que comienza en el verano de 2008.

PERSPECTIVA FINANCIERA

El reto más grande de Colorado es financiar las demandas sobre el sistema de transporte. Los recursos no crecen a la par con el crecimiento en la demanda y el crecimiento de los costos de construcción.

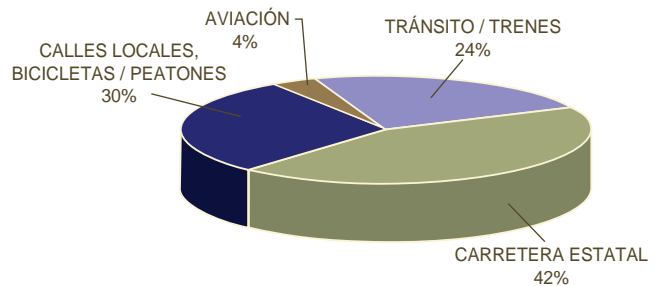
Costos del Plan

La materialización de éste plan es un desafío. Su costo se estima en \$249 mil millones de dolares de 2008. Cerca de 42 por ciento de estos fondos serán necesarios para las carreteras estatales; 24 por ciento serán requeridos para mejoras en el tránsito y ferrocarriles; 30 por ciento para caminos locales; y 4 por ciento serán dirigidos a la aviación, promoción de proyectos para ciclistas y peatones, y mejoras en los sistemas del transporte inteligentes (ITS).

La Visión Estatal por Medio de Transporte 2008-2035

\$249 Mil Millones

(Dólares en valor constante 2008)



Este es el reto para los años próximos. Cada una de las 15 regiones de planificación del transporte actualiza las visiones de los corredores integrando los valores de la comunidad, decisiones de la utilización del suelo, y las preocupaciones ambientales con las demandas en el transporte. Las visiones regionales de los corredores fueron integradas en la Visión estatal. Si hay recursos suficientes para implementar a éste plan, las mejoras en el sistema vial y las opciones modales mejoraran la movilidad y la confiabilidad de el transporte de Colorado.

Recursos Estimados

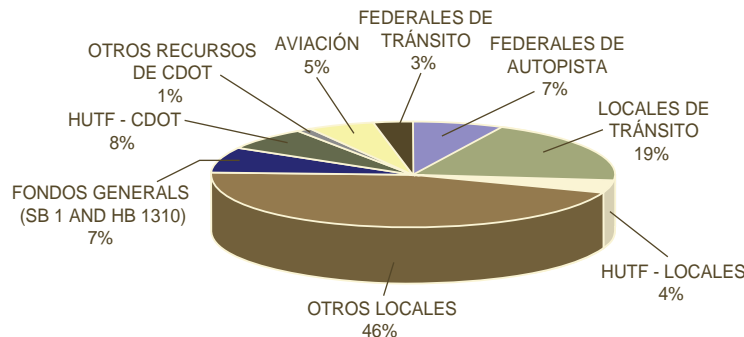
Se prevee que se recibirán \$123 mil millones provenientes de fondos federales, estatales y locales para financiar el sistema de transporte de Colorado entre 2008 y 2035. Esta cifra, que es la mitad del financiamiento necesario para responder a esa demanda, incluye \$9 mil millones en la orden senatorial SB 97-1 y la orden legislativo HB -1310, provenientes del fondo general de Colorado. La estimación de recursos incluye cerca de \$28 mil millones proyectados para el sistema de carreteras del estado. Los \$95

mil millones restantes vendrán de las fuentes con destinación a la inversión en la red local de caminos, los sistemas públicos de transporte, y el sistema de aviación.

Proyección de los Recursos del Estado 2008-2035

\$123 Mil Millones

(Dólares en valor constante 2008)



Categorías de la Inversión

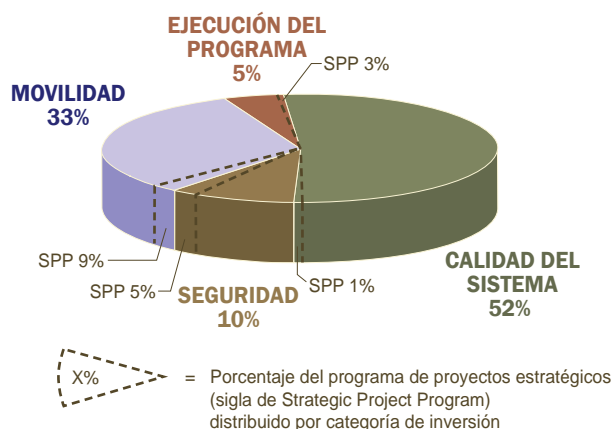
Dado que el desequilibrio entre las demandas y los recursos, las inversiones en el sistema del transporte deben ser eficientes y eficaces. El Departamento de Transporte de Colorado (CDOT), como el administrador de los fondos del sistema de carreteras del estado, aplicará a cada categoría de inversión un conjunto de estándares para asignar la financiación. Este proceso permite que el CDOT establezca prioridades de financiamiento y que siga el progreso hacia alcanzar sus metas y objetivos.

Las decisiones de financiamiento de el CDOT se basan en cuatro categorías básicas de inversión. Una quinta categoría, proyectos estratégicos, se han incorporado en estas cuatro categorías basicas:

- **Seguridad** – Servicios, programas y proyectos que reducen lesiones fatales, y los daños materiales para todos los usuarios y abastecedores del sistema.
- **Calidad del sistema** – Actividades, programas y proyectos que mantienen la función y condiciones físicas de la infraestructura existente del transporte.
- **Movilidad** – Programas, servicios y proyectos que mejoran el movimiento de las personas, mercancías e información.
- **Implementación del programa** – Funciones que permiten la puesta en marcha acertada de los programas, proyectos y servicios por parte del CDOT.

Gasto Estatal por Categoría de Inversión 2008-2035

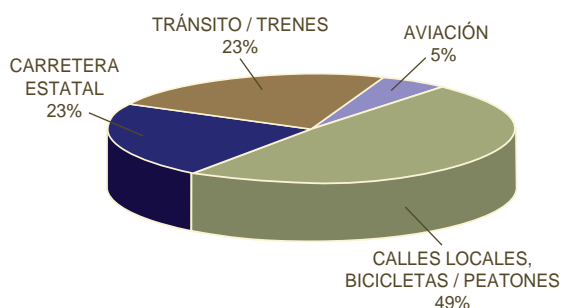
\$123 Mil Millones
(Dólares en valor constante 2008)



Estos criterios para evaluar las categorías de la inversión, los objetivos y las realizaciones son utilizados por la Comisión del Transporte para asignar los limitados recursos federales en la resolución de las demandas en transporte cada vez mayores. El CDOT siempre identifica la seguridad del público que viaja como la prioridad más alta. El acoplamiento entre la seguridad, la calidad del sistema, la movilidad y las categorías de la inversión incluye a menudo multiple criterios de inversión. Por ejemplo, el ensanche de las bermas en las carreteras proporciona ventajas de seguridad a los ciclistas y a los vehículos mejorando la movilidad y la calidad del sistema. Las asignaciones actuales del gasto a lo ancho del estado reflejan que el criterio de inversión prioritario es la calidad y la movilidad en el sistema que incluyen el criterio inherente de seguridad.

Gasto Estatal por Medio de Transporte 2008-2035

\$123 Mil Millones
(Dólares en valor constante 2008)



Para asegurarse que las demandas en el sistema de transporte de los residentes de Colorado son resueltas, los responsables de la asignación de recursos tienen que asignar fondos a todas las modalidades de transporte. Mientras que la política de la Comisión del Transporte da prioridad al gasto en carreteras con recursos provenientes de los fondos federales, los gobiernos locales determinan cómo asignar los fondos locales en carreteras locales, el tránsito y otros modos. Ésta tabla ilustra las expectativas actuales para las asignaciones entre los modos.

Funcionamiento del sistema relacionado con la inversión

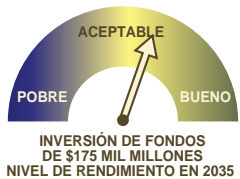
Escenario de los recursos proyectados



El escenario básico, proyección de los recursos basados en los actuales recursos de financiamiento se proyecta cuántos recursos recibiría el CDOT a lo largo de este período hasta el año 2035, ésta proyección incluye proyecciones de recursos locales y modales. Se estima que \$28 mil millones estarán disponibles para los programas de carreteras del estado y \$95 mil millones adicionales para el tránsito, otros modos de transporte y los vías locales, sumando \$123 mil millones antes de 2035.

Con éste escenario, las condiciones en el sistema del transporte se deteriorarán. El conductor promedio en una ruta congestionada experimentará un aumento diario de demora en la congestión de 22 minutos hoy a casi de 70 minutos. Aproximadamente el 60 por ciento del pavimento de las carreteras tiene hoy el grado de bueno/aceptable que caerá a un 25 por ciento; las vías locales también se deteriorarán. Se estima que muchos puentes importantes a lo largo y ancho del estado requerirán restricciones de carga, mantenimiento creciente u otras medidas especiales para garantizar condiciones seguras. Los esfuerzos de reducir fatalidades y choques en el tráfico serán disminuidos cubriendo al menos dos tercios. De permitir que todo esto suceda los resultados en la calidad de vida serían negativos.

Escenario continuar con el actual nivel de servicio



Éste escenario propone sostener los niveles de servicio actuales. El nivel de la inversión necesario para continuar con el actual nivel de servicio demanda \$175 mil millones, o \$53 mil millones adicionales a los recursos actualmente proyectados al año 2035. Costará \$64 mil millones, \$36 mil millones por encima de los recursos pronosticados para sostener el sistema de carreteras del estado, incluyendo mantenimiento y costos de operación más allá de mejoras para ensanchar el sistema de carreteras. Si el financiamiento llega a estar disponible para sostener el sistema en los niveles de funcionamiento actuales, el sistema no reflejaría ningún mejoramiento superior a los niveles de hoy. En lugar, con \$53 mil millones adicionales más allá del ingreso corriente pronosticado para el año 2035, el nivel del mantenimiento del servicio sería sostenido en un grado de "B," las demoras en la congestión continuarían en 22 minutos, del pavimento y del puente estarían en los niveles de hoy, los índices de fatalidad se reducirían, por tanto se mantendrían los niveles actuales de servicio en la aviación, el tránsito y las carreteras locales.

Escenario de atender las demandas del Plan



Éste escenario propone satisfacer las demandas recogidas durante el proceso de visulizar a Colorado en el año 2035. Lograr esta visión requeriría un total de \$249 mil millones, el doble de los recursos que se proyectan recibir en 2035.

Si hubiere fondos disponibles para materializar esta propuesta, se atendería mejor a la red vial, incluso con el atendiendo el crecimiento esperado para Colorado. La visión proveería a Colorado de una movilidad y seguridad mejor acorde con las exigencias de un sistema de transporte en el siglo XXI conectado entre ciudades, con sistemas de información avanzados para viajeros, con un mejor sistema multimodal, y con un mayor transporte inter-regional de carga.

Las acciones propuestas para alcanzar ésta visión complejizan los retos definidos por el sistema gerencial del CDOT. Las prioridades regionales en el plan incluyen adición de bermas y carriles, mejoras en los intercambios viales e intersecciones, ampliación de carreteras, transporte público interurbano y los carriles de alta velocidad. Además de estos resultados cuantificables, la inversión generaría otras ventajas como desarrollo económico y mejor calidad de la vida.

Costos Totales Del Plan

ESCENARIO DE INVERSIONES	Recursos Projectados	Costo de Sostener el Nivel de Servicio Actual	Costo de Alcanzar la Visión Propuesta
INVERSIÓN TOTAL (Miles de millones de dólares en valor constante 2008)	\$123MM	\$176MM	>\$249MM
INVERSIÓN ANUAL (Miles de millones de dólares en valor constante 2008)	\$4.4MM	\$6.3MM	\$8.9MM

Rendimiento Projectado del Sistema de Carreteras Estatales

ESCENARIO DE INVERSIONES	Recursos Projectados	Costo de Sostener el Nivel de Servicio Actual	Costo de Alcanzar la Visión Propuesta	
INVERSIÓN TOTAL (Miles de millones de dólares en valor constante 2008) Fondos de CDOT dedicados a carreteras	\$28MM	\$64MM	\$107MM	
INDICE DE RENDIMIENTO	Congestión* (Promedio de minutos de demora diario por viajero en corredores congestionados)	70	22 Mejoras a los corredores viales estratégicos / Opciones de medios de transporte	
	Calificación del Nivel de Mantenimiento	F	B	
	Condición de Pavimiento	25% Buena/Aceptable	60% Buena/Aceptable	75% Buena/Aceptable
	Condición de Puente	60% Buena/Aceptable	95% Buena/Aceptable	100% Buena/Aceptable
	Seguridad (Índice de fatalidad por 100M millas recorridas por vehículo)	1.26	1.10	1.00**

*La congestión es una de las categorías de inversión por medio de transporte

**El índice de fatalidad se bajara si se aprobara una ley de cinturones de seguridad

Rendimiento Projectado del Sistema de Transporte en 2035 Calles Locales, Tránsito / Trenes y Aviación

ESCENARIO DE INVERSIONES	Recursos Projectados	Costo de Sostener el Nivel de Servicio Actual	Costo de Alcanzar la Visión Propuesta
INVERSIÓN TOTAL* (Miles de millones de dólares en valor constante 2008)	\$95MM	\$112MM	>\$142MM
Aviación Estado General del Sistema Tránsito / Trenes Porcentaje de la Demanda Cumplida Sistema Local de Calles Estado general del sistema	Empeorado \$61B Deteriorated \$28B Sostenido \$6B	Sostenido \$73B Sostenido \$32B Sostenido \$6B	Mejorado >\$74B Mejorado \$59B Mejorado \$9B

*Por redondear los números, la suma de los dólares no es exacto.






Los desequilibrios en el financiamiento del Plan

Mantener y llevar el sistema de transporte de Colorado a las exigencias del desarrollo económico y calidad de vida del año 2035 es un reto. Las actuales proyecciones de recursos financieros así lo muestran. Se estima que entre hoy y el año 2035, \$53 mil millones adicionales serán necesarios para apenas sostener el sistema de transporte existente. Si deseamos alcanzar esta meta, los ciudadanos de Colorado a través del estado, necesitaremos \$126 mil millones adicionales a los recursos ya proyectados con fuentes de financiación tradicionales.

El desequilibrio entre los recursos de financiamiento y las metas crece debido al envejecimiento de la infraestructura, deterioro en el servicio, incremento en los costos y estancamiento de los recursos. Una población creciente afecta la demanda sobre el sistema de transporte incrementando el tráfico, congestionando y desgastando aun más las carreteras y puentes. Las demoras en el tráfico pasarán de 20 a 40 minutos en los próximos 10 años en un viaje promedio de una hora. Los puentes requerirán tener un peso permitido pre-establecido, obligando a los usuarios a utilizar rutas más costosas. Cerca del 50 por ciento de los vehículos que transitan en áreas rurales necesitan ser substituidos. Desde 1990 no se incrementan las destinaciones al sistema de transporte provenientes de fondos federales y locales, perdiendo día a día su poder adquisitivo debido a que son un valor fijo aplicado al impuesto a la gasolina.

Aquí es donde aparecen los retos. Sabemos que las inversiones en transporte crean ventajas económicas a los ciudadanos y los negocios, y lo más importante, las inversiones en transporte incrementan la calidad de la vida de los residentes y mejoran la competitividad económica en el estado. Sin recursos y la puesta en práctica de programas adicionales que gerencien la demanda sobre el sistema del transporte, sólo las necesidades más críticas pueden ser resueltas.

Brecha de Financiamiento Proyectada por Escenario de Inversión para el Año 2035

ESCENARIO DE INVERSIÓN	Recursos Proyectados	Costo de sostener el Nivel de Servicio Actual	Costo de Alcanzar la Visión Propuesta
INVERSIÓN TOTAL (Miles de millones de dólares en valor constante 2008)*	\$123MM	\$176MM	>\$249MM
Unfunded Gap  Forecast Revenue 	 \$123MM	 \$123MM \$53MM	 \$123MM >\$126MM

Brecha de Financiamiento Proyectada por Medio de Transporte para el Año 2035

(Miles de millones de dólares en valor constante 2008)

Medio de Transporte	Proyección	Sostener	Brecha	Proyección	Sostener	Brecha
Carretera Estatal	\$27.8	\$63.7	\$35.9	\$27.8	\$107	\$79.2
Tránsito / Tren	\$27.8	\$32.4	\$4.6	\$27.8	\$59	\$31.2
Sistema de Calles Locales	\$60.7	\$73.4	\$12.7	\$60.7	>\$74*	>\$13.3
Aviación	\$6.5	\$6.5	NC	\$6.5	<\$9	<\$2.5
Sistema de Transporte Estatal (Total)	\$122.8	\$176	\$53.2	\$122.8	>\$249	>\$126

*Incluye \$1.000 M de costos de la Visión Ciclista/Peatonal de DRCOG Por redondear los números, la suma de los dólares no es exacto.

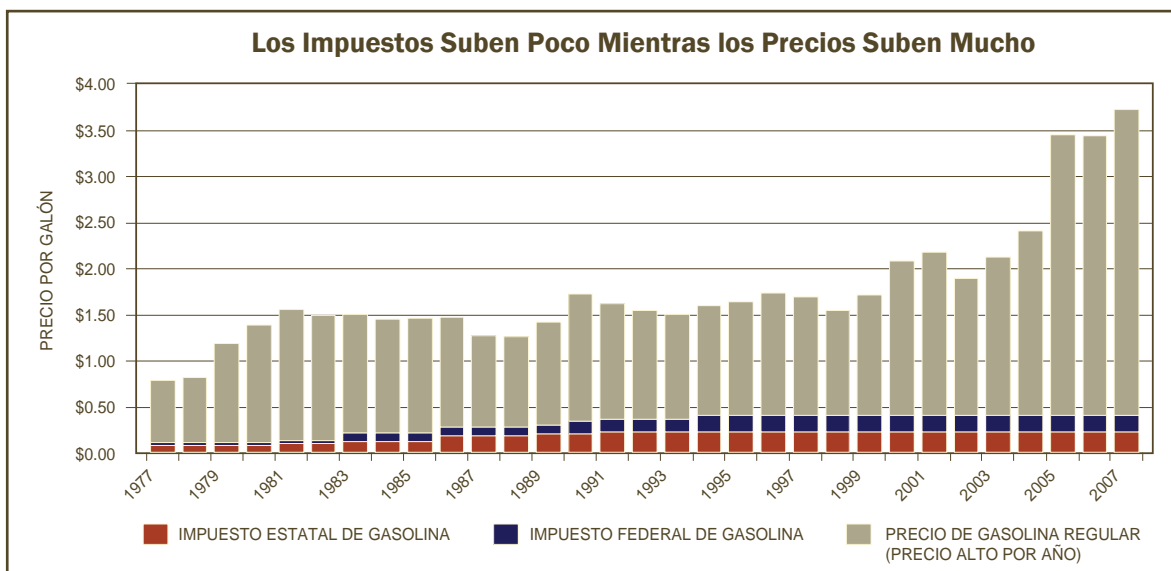
¿Cuánto se gasta realmente cuando se usa una vía?

El costo de funcionamiento de un vehículo es relativamente bajo comparado con el gasto de capita en vías y puentes. Sin el aumento de la inversión, algunas metas no se podran alcanzar en el 2035.



La base de generación del impuesto a la gasolina es fija

El 8 por ciento del dólar dedicado a mejoras en el transporte no guarda relación con otros costos que todos pagamos cuando conducimos un vehículo, particularmente con el costo del combustible. Aunque el precio de la gasolina va en aumento, el impuesto de la gasolina sigue siendo fijo. De acuerdo con lo anterior, y teniendo en cuenta que el impuesto de la gasolina apoya al sistema de transporte, los aumentos en el precio de la gasolina no proporcionan ningún aumento en los recursos para el transporte.



CONEXIÓN ENTRE EL TRANSPORTE Y LA ECONOMÍA DEL ESTADO

La mayoría de la gente que elige vivir en Colorado debido a la calidad de la vida ofrecida por nuestro estado: gran paisaje, cielos azules, un costo razonable de vivir y una economía vibrante que proporciona oportunidades de trabajo. Estos son elementos que hacen Colorado atractivo. La calidad de la vida y los éxitos económicos de que gozan los residentes y negocios en Colorado son posibles por un sistema seguro y eficiente del transporte. Nuestra salud económica y nuestra capacidad de seguir siendo competitivas con otros estados dependen claramente del transporte eficiente de la gente y de mercancías.

Un estudio reciente del CDOT encontró que las ventajas económicas exceden las inversiones del transporte al considerar los ahorros en el costo del recorrido y los ingresos adicionales para los residentes de Colorado. De acuerdo con las proyecciones para el año 2030, \$48 mil millones adicionales en las inversiones futuras del transporte podrían producir \$60 mil millones en ventajas económicas cuantificables. La inversión adicional reduciría la congestión relacionada con demoras en el tráfico en un 72 por ciento comparados a las proyecciones de recursos en 2030. Una mejor calidad del pavimento bajaría en un 6 por ciento anual por gastos de operación del vehículo y las mejoras en seguridad reducirían el número de fatalidades en las vías públicas en un 14 por ciento. Otras ventajas económicas intangibles se producen a raíz de las inversiones en transporte, por ejemplo, competitividad económica, nuevos empleos en la industria del turismo, mejoramiento en la calidad de la vida, y a corto plazo como un efecto en cadena se beneficiarían los servicios de construcción y materias primas.

Sostener Nuestro Sistema de Transporte – Gastos por Persona



Invirtiendo en el sistema de transporte para alcanzar la visión propuesta, se pueden lograr mayores ventajas económicas, mayor seguridad, mayores ahorros en el costo de transporte, y mayor productividad; lo cual se traduce en ventajas significativas al desarrollo económico, aumento en la calidad de la vida, beneficiando a la comunidad de Colorado tanto individual como colectivamente.

Poner el Plan 2030 en Ejecución Vuelta Positiva en la Inversión

\$48 MIL MILLONES

Gastos en Infraestructura /
Mejoras



	EJEMPLOS DE LOS BENEFICIOS ANUALES INCLUYEN:	BENEFICIO TOTAL HASTA 2030
MEJORES RECORRIDOS Y AHORROS DE TIEMPO	<ul style="list-style-type: none"> • 26 horas ahorradas (por habitante) • \$240 ahorrados (por habitante) • \$600 millones ahorrados por todo el estado 	\$23 MIL MILLONES
REDUCCIONES EN LOS GASTOS DE OPERAR EL VEHÍCULO	<ul style="list-style-type: none"> • 30 galones de combustible ahorrados por habitante • \$205 ahorrados en los gastos de mantenimiento por vehículo 	\$12 MIL MILLONES
MEJOR SEGURIDAD EN LAS CARRETERAS	<ul style="list-style-type: none"> • 12,100 menos accidentes • 4.300 menos accidentes con lesiones • 140 vidas salvadas 	\$6 MIL MILLONES
ATRACCIÓN Y EXPANSIÓN DE EMPRESAS	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor competitividad económica, incluyendo 10,900 nuevos puestos de largo plazo • Mejor acceso a servicios médicos y otros servicios humanos • Más visitas a destinos turísticos 	\$19 MIL MILLONES
OTROS BENEFICIOS	<ul style="list-style-type: none"> • Calidad de vida • Competitividad económica • Turismo 	No Cuantificado



\$60 MIL MILLONES

Proyección del beneficio total

Fuente: Ventajas económicas estatales de la inversión del transporte, BBC Research & consulting y Felsburg Holt y Ullevig abril de 2007; http://www.dot.state.co.us/StateWidePlanning/PlansStudies/Docs/Statewide_econ_benefit_study_2007.pdf

El estudio basado en dólares con un valor constante al 2005, según las proyecciones del Plan de transporte estatal 2030 de Colorado.

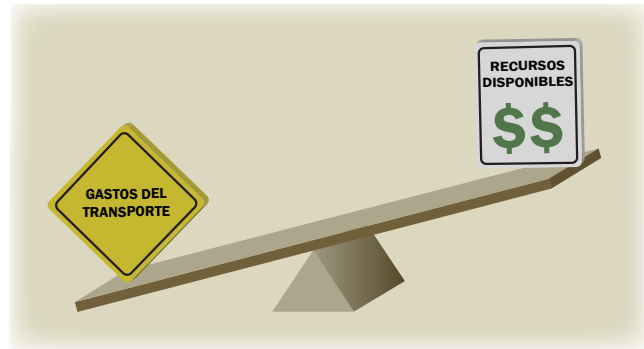
COLORADO EN MOVIMIENTO

El Plan de transporte estatal 2035 de Colorado representa la visión de la comunidad de Colorado. Los corredores viales identificados en el plan integran decisiones locales de utilización del suelo, valores de la comunidad, y consideraciones medio ambientales con demandas de transporte a local como estatal. Dentro de cada corredor se identifican estrategias específicas para alcanzar esa visión.

Las visiones y las estrategias de los corredores viales desarrolladas por el público e identificadas en el Plan, proporcionan un contexto dentro del cual incluir y dar la prioridad a proyectos. Los índices de crecimiento de la población y del empleo, patrones de viaje y las decisiones locales sobre usos del suelo juegan un papel determinante en la definición de los proyectos a implementar. Los corredores propuestos permiten al CDOT coordinar con los gobiernos locales los proyectos a realizar basados en recursos disponibles y que mejor satisfagan las demandas de la gente.

Colorado en Movimiento: La visión hacia el futuro proporciona las bases para una discusión entre los políticos y el público sobre qué propuestas y recursos disponibles pueden comprometerse.

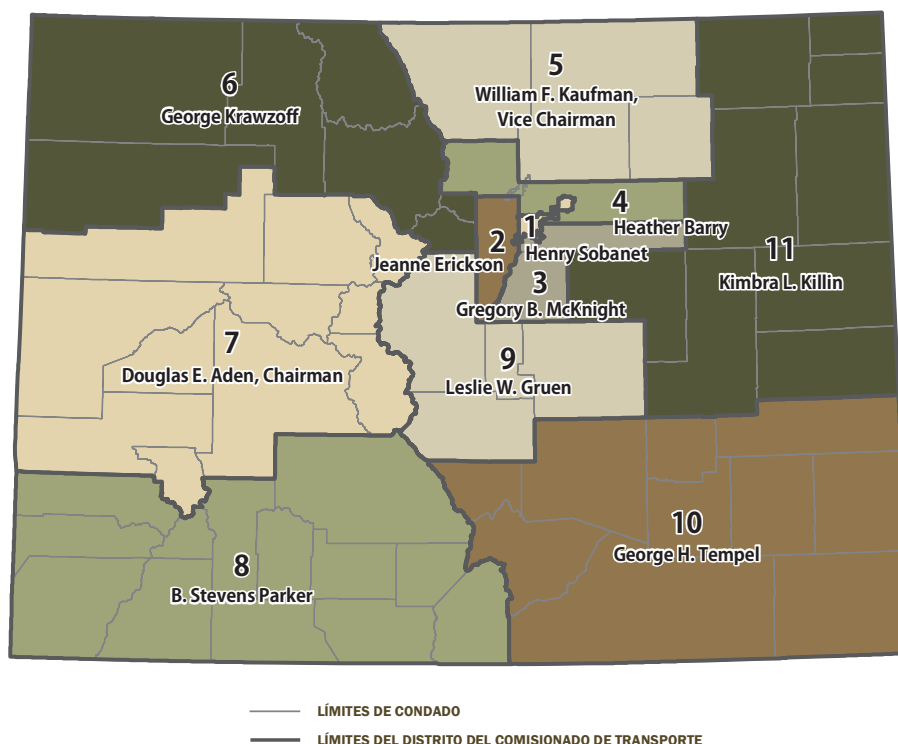
El concepto de la estrategia de medio plazo guiará las inversiones en los años próximos. El financiamiento se puede centrar solamente en corredores y mejoras que se consideren críticos para funcionar el sistema con seguridad para las personas y la carga. Aunque en los últimos 10 años el CDOT ha mantenido el sistema de transporte con recursos relativamente escasos, ahora debe invertir solamente en programas estratégicos, corredores y/o bajar estándares de funcionamiento. No es posible mantener todo el sistema en los niveles de funcionamiento actuales con reducidos recursos.



Es hora de hacer retos e invertir solamente en necesidades críticas. Es el momento de impulsar las propuestas de aumentar los recursos del transporte formuladas en el panel convocado por el Gobernador Ritter. Estas propuestas fueron avaladas por líderes de la comunidad, de los negocios, y el CDOT.

El público también tiene un reto. ¿Está usted dispuesto a vivir con los servicios de tránsito reducidos, congestión creciente, pavimentos en mal estado, puentes cerrados al transporte de carga, o cerradas vías debido a la nieve? ¿Es el transporte una prioridad para usted? ¿Está usted dispuesto a apoyar con el financiamiento adicional para mantener el sistema de transporte y la calidad de vida actuales en Colorado?

COMISIÓN DE TRANSPORTE DE COLORADO



El Departamento de Transporte de Colorado, bajo la dirección de la Comisión del Transporte, maneja el sistema de carreteras del estado y coopera con otras agencias en la planificación del sistema, identificando alternativas estratégicas multi-modales para el sistema de transporte del estado. Once comisionados que representen distritos específicos componen la Comisión. Cada comisionado es designado por el gobernador y confirmado por el senado; y sirve a la comisión por un término de cuatro años. Para proporcionar continuidad, las fechas de vencimiento del término de los comisionados se escalonan cada dos años.

Bajo la ley del estado, los poderes y deberes de la Comisión del Transporte son:

- Formular la política general con respecto a la dirección, construcción y mantenimiento de carreteras y de otros sistemas de transporte en el estado;
- Asegurar la preservación y protección del medio ambiente de Colorado, garantizando la seguridad, movilidad y el crecimiento de la economía en la planificación, selección, construcción y operación de los proyectos del transporte; y
- Adoptar presupuestos y programas del Departamento del Transporte, incluyendo prioridades en la construcción del sistema de carreteras.

INSTRUCTIONS FOR THE STATEWIDE PLAN ON CD-ROM

The enclosed CD-ROM is a reference tool designed to help you review the various components of the 2035 Statewide Transportation Plan.

Instructions:

1. Once inserted into your computer, the CD-ROM will automatically load the interactive program that will allow you to access and navigate through the statewide and regional versions of the 350 Corridor Visions.
2. To view the remaining components of the Plan, hit the Esc key on your keyboard.
3. Minimize the CD-ROM page.
4. Open Windows Explorer or My Documents on your computer.
5. In the address window, select the drive that contains the "The 2035 Plan."

El CD-ROM incluido es una herramienta de referencia diseñada para ayudarle a repasar los varios componentes Del Plan Estatal del Transporte 2035.

Instrucciones:

1. Insertado por primera vez en su computadora, el CD-ROM cargará automáticamente el programa interactivo que permitirá que usted tenga acceso y que navegue con las versiones estatales y regionales de las 350 visiones del pasillo.
2. Para ver los componentes restantes del plan, empuje la tecla de salida Esc en su teclado.
3. Reduzca al mínimo la página del CD-ROM.
4. Abra el explorador de Windows o My Documents (mis documentos) en su computadora.
5. En la ventana de la dirección, seleccione la impulsión que contiene "El Plan 2035."

This directory will allow you to access the following documents:

- 2035 Statewide Transportation Plan, Moving Colorado: Vision for the Future
- 2035 Regional Transportation Plans for the 15 Transportation Planning Regions
- Local Transit and Human Services Coordination Plans for each Transportation Planning Region (as Appendix)
- Additional appendices for Environmental and Public Involvement for each Transportation Planning Region
- Technical reports on the following content areas:
 - » Accomplishments
 - » Aviation
 - » Bicycles and Pedestrians
 - » Corridor Visions
 - » Economic Connection
 - » Environmental
 - » Socioeconomic
 - » Finance
 - » Freight
 - » Highway
 - » Midterm Implementation Strategies
 - » Intelligent Transportation System
 - » Investment Strategy
 - » Local Needs
 - » Passenger Rail
 - » Public Participation
 - » Transportation Safety
 - » Security
 - » Transit
 - » Transportation Commission Policies
 - » Transportation Demand Management

If you have questions about the 2035 Statewide Transportation Plan or are experiencing difficulties with the CD-ROM, please contact CDOT's Statewide Planning Unit at 303-512-4019.

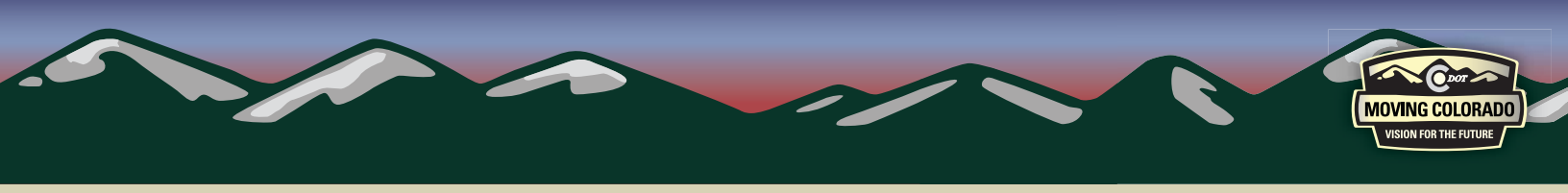
Link to Statewide Plan Corridor Visions, Technical Reports and Regional Transportation Plans:

www.dot.state.co.us/StatewidePlanning/PlansStudies/2035Plan.asp

www.dot.state.co.us/StatewidePlanning/PlansStudies/2035Plan_Spanish.asp

Para una copia en español del Plan 2035, llame al 303-512-4019

email: StatewidePlanInfo@dot.state.co.us



[This area contains a large, blank white space with rounded corners, intended for text or graphics.]

