



Plan Estatal de Transporte Público

Adoptado el 20 de agosto del 2020

Estado de Colorado

Plan Estatal de Transporte Público



El transporte público es una parte integral del sistema de transporte multimodal de Colorado que proporciona movilidad a decenas de miles de residentes y visitantes en todo el Estado. El transporte público no solo conecta a residentes, estudiantes, empleados y visitantes a los principales centros de empleo, escuelas, comercio, atención médica y recreo, sino que promueve también mayor independencia personal. La prestación de servicios de transporte público contribuye en gran medida al bienestar económico, social y ambiental del Estado; y ofrece muchos beneficios a personas y comunidades tanto de zonas rurales como urbanas, desde el fomento del desarrollo económico a lo largo de rutas y ubicaciones de estaciones hasta una mejor salud pública y calidad de vida.

Cada cuatro a cinco años, el Departamento de Transporte de Colorado (CDOT siglas en inglés) en coordinación con los organismos asociados de

planificación regional urbana y rural actualizan el Plan Estatal de Transporte Público. Este Plan es solo uno de los aspectos de un Plan de Transporte Estatal mucho más amplio, que establece el marco para crear un sistema de transporte público integrado en todo el Estado y que cumpla con las necesidades de movilidad de los coloradenses. La División de Transporte Público y Ferrocarril (Division of Transit and Rail/DTR en inglés) del CDOT desarrolló este plan de acuerdo con todos los requisitos de planificación del CDOT y la Administración de Transporte Público Federal (Federal Transit Administration/FTA en inglés). El CDOT, en coordinación con agencias públicas, privadas y sin fines de lucro de transporte público y servicios sociales de todo el Estado, utilizarán este plan para priorizar las inversiones en el sistema de transporte público y trabajarán hacia la implementación a largo plazo de la visión y metas del transporte público estatal.



PLAN ESTATAL DE TRANSPORTE PÚBLICO

Visión del
Transporte
Público Estatal

El transporte público es parte integral de una red de transporte conectada de forma modal que ofrece opciones de movilidad para todos los que viven, trabajan, visitan y recrean en Colorado.

Foto: Cortesía de All Points Transit

Metas de Transporte Público Estatal



Movilidad

Un sistema de transporte público integrado de forma modal que proporcione conectividad local, regional, e interregional y que sea económico, eficiente y fácil de usar.



Seguridad

Una red de transporte público adaptable donde los viajeros se sientan seguros y protegidos.



Gestión de Activos

Un sistema de transporte público de alta calidad que es financieramente sostenible y que opere en buen estado.

1. Panorama del Estado

El Transporte - ya sea peatonal, ciclista, transporte público, van compartida, auto compartido, o conduciendo un vehículo - es un elemento fundamental en la vida diaria y bienestar de todos. Proporcionar acceso a un sistema de transporte seguro y confiable para todos, independientemente de quiénes sean o de dónde provengan, da lugar a la creación de comunidades accesibles e inclusivas, así como a opciones de estilo de vida más saludables y a una mejor prosperidad económica.

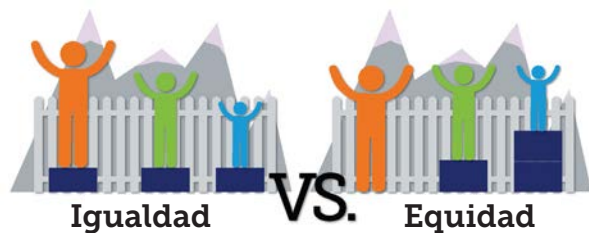


Al momento de considerar el futuro de la movilidad del Estado de Colorado, la evaluación y análisis de los datos disponibles revelaron posibles brechas y necesidades en la red de transporte. Las poblaciones que con frecuencia tienen una necesidad mayor que el promedio de transporte público y/o tienen acceso limitado a servicios e instalaciones de transporte incluyen:

- Adultos mayores
- Personas con discapacidad
- Personas de color
- Residentes de bajos recursos
- Personas con dominio limitado del inglés
- Hogares sin automóviles
- Veteranos
- Jóvenes
- Turistas y visitantes de negocios

Creando una Red de Transporte Equitativa

Los esfuerzos de planificación del transporte público estatal de Colorado consideran las necesidades de toda las personas - no sólo desde una perspectiva de igualdad, sino también a través de un enfoque equitativo. Una red de transporte equitativa reconoce que todas las personas deben tener acceso conveniente y económico a empleos, servicios médicos, educación, compra de comestibles, y actividades sociales/recreativas. El acceso equitativo a los recursos independientemente de su condición socioeconómica, edad y capacidad influyen positivamente en la salud personal y la calidad de vida.

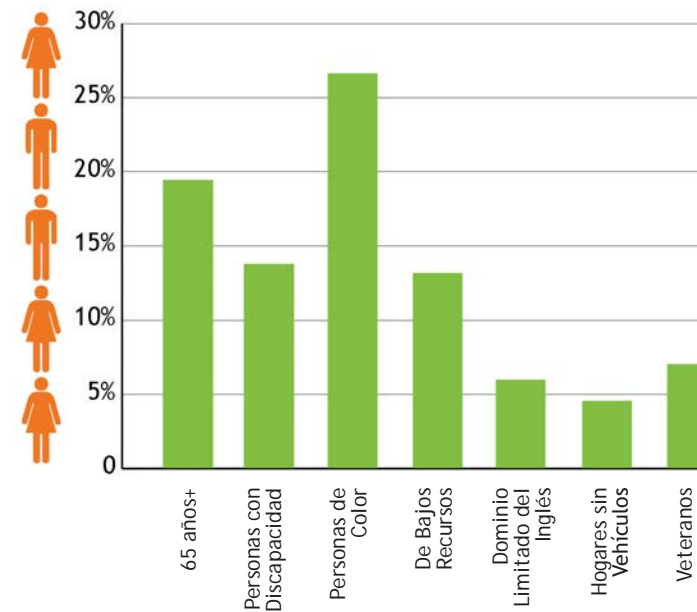


Elementos básicos del Plan Estatal de Transporte Público

El CDOT desarrolló simultáneamente este plan y el Plan Estatal del Sistema de Transporte para asegurar que el Estado se posicione para considerar exhaustivamente la red de transporte, crear visiones y objetivos unificados y maximizar el rendimiento de las inversiones en todos los modos de transporte. La DTR se ha comprometido a maximizar este esfuerzo asegurando que el Plan Estatal de Transporte Público se base en principios de planificación y políticas que resulten en una mejor salud y prosperidad para aquellos que viven, trabajan y visitan Colorado.

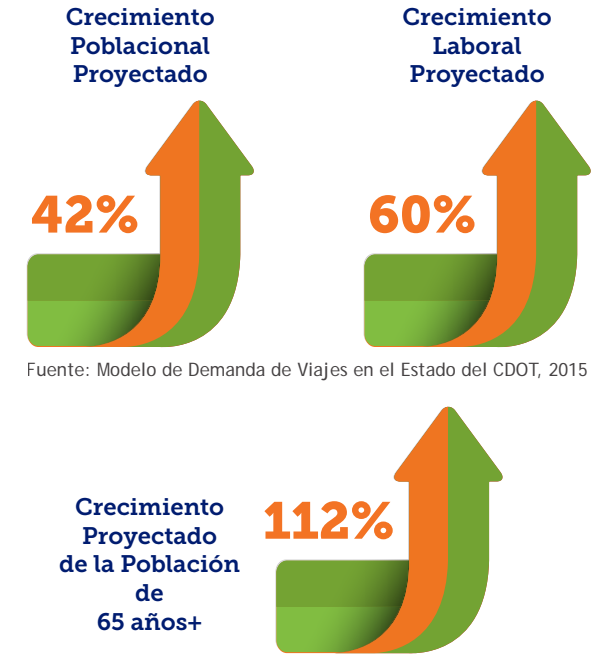


Poblaciones Históricamente Subrepresentadas en el Estado



Fuente: Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense de la Oficina del Censo de EE. UU., Estimaciones Quinquenales 2013-2017

Crecimiento Poblacional y Laboral Estatal (2015 - 2045)

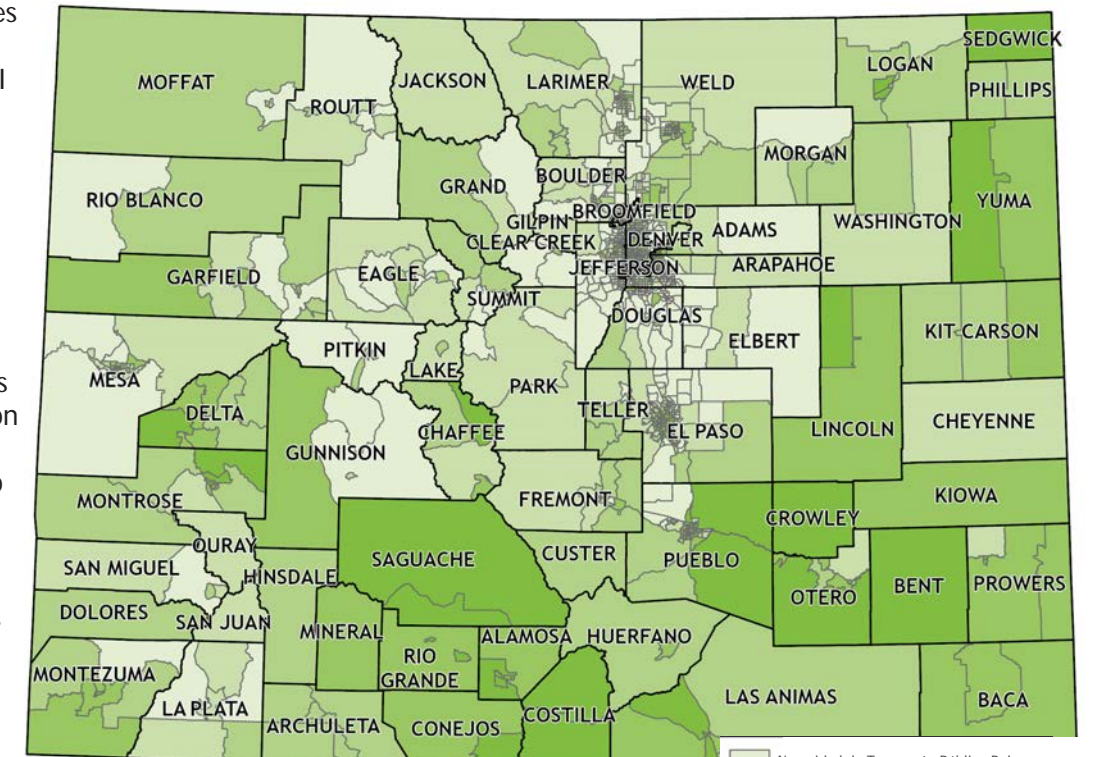


Fuente: Modelo de Demanda de Viajes en el Estado del CDOT, 2015

Fuente: Departamento de Asuntos Locales de Colorado, 2015

Identifica Necesidades de Transporte Público

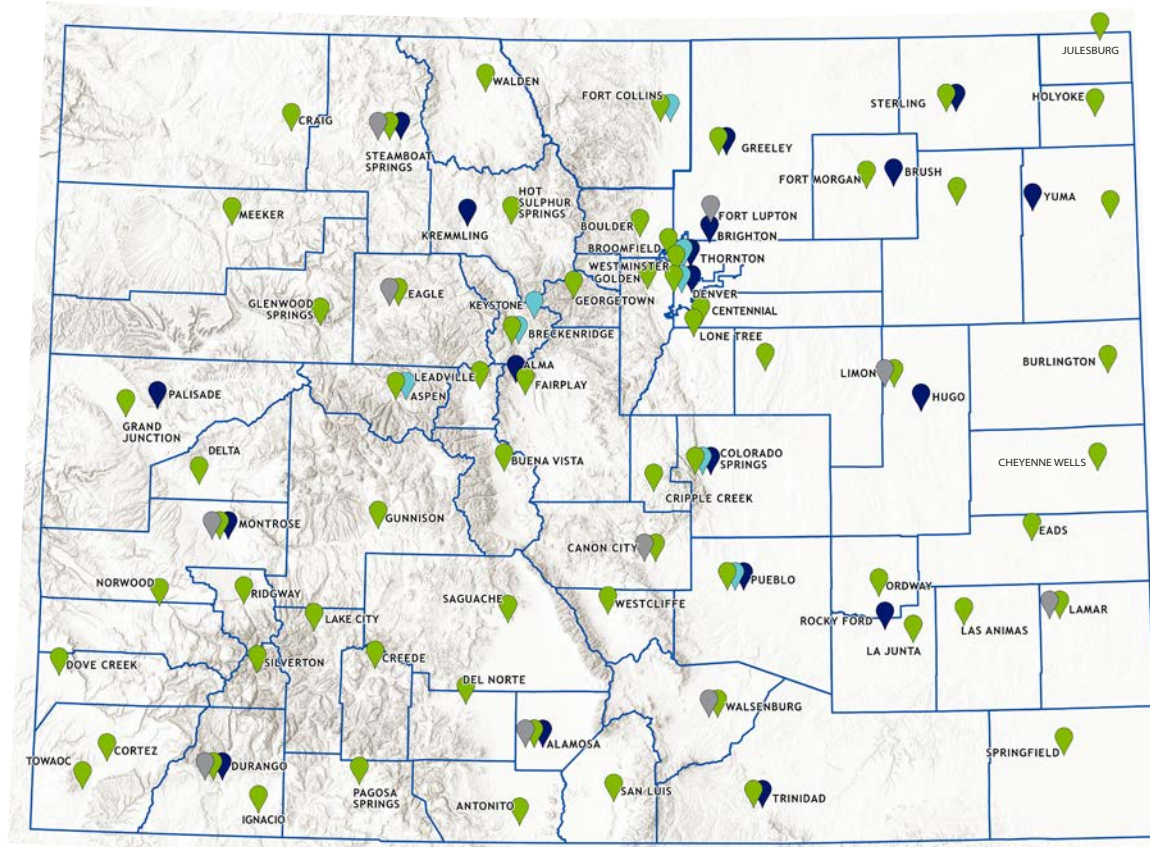
Los datos sobre las poblaciones subrepresentadas pintan un panorama sobre qué zonas del Estado tienen probabilidades más altas que el promedio de necesitar transporte público. El Mapa de las Necesidades de Transporte Público Estatal muestra el índice combinado de personas de 65 años+, personas con discapacidad, personas de color, poblaciones de bajos recursos, aquellos con dominio limitado del inglés y aquellos que no tienen acceso a vehículos. Los resultados resaltan los distritos censales con mayor propensión a poblaciones subrepresentadas en Colorado. Tanto las zonas urbanizadas como rurales muestran una necesidad de transporte público de moderada a alta, ilustrando el valor potencial de la expansión del transporte público a través del estado.



Fuente: Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense de la Oficina del Censo de EE. UU., Estimaciones Quinquenales 2013-2017; incluye Adultos Mayores, Personas con Discapacidad, Personas de Color, Residentes de Bajos Recursos, Personas con Dominio Limitado del Inglés, Hogares sin Vehículos

2. Lo Que Hemos Escuchado

El CDOT realizó un esfuerzo amplio de participación pública y partes interesadas para obtener las opiniones de funcionarios electos, partes interesadas, y miembros de la comunidad sobre las necesidades de transporte - incluido el transporte público y transporte de servicios sociales - en todo el Estado a través de reuniones individuales encuestas en línea, participación en eventos de la comunidad y reuniones de grupos pequeños



- Reuniones de Funcionarios Electos locales y Líderes de la Comunidad
Algunas de las reuniones de condado se combinaron
- Reuniones de la TPR
- Reuniones de Partes Interesadas
- Eventos de la Comunidad

81 **Reuniones de Funcionarios Electos y Líderes de la Comunidad; Incluido 64 Reuniones de Condado y 2 Reuniones Tribales**
Promedio de 2-3 horas cada una con líderes locales para identificar necesidades de transporte local e ideas

36 **Eventos de la Comunidad**
Se instalaron puestos y se colaboró con organizaciones locales de planificación en eventos de la comunidad para involucrar a los asistentes

15 **Reuniones de Partes Interesadas**
Se celebraron reuniones para obtener aportes de grupos de interesados clave, incluyendo la comunidad militar, grupos de transporte de carga, grupos empresariales y ciclistas

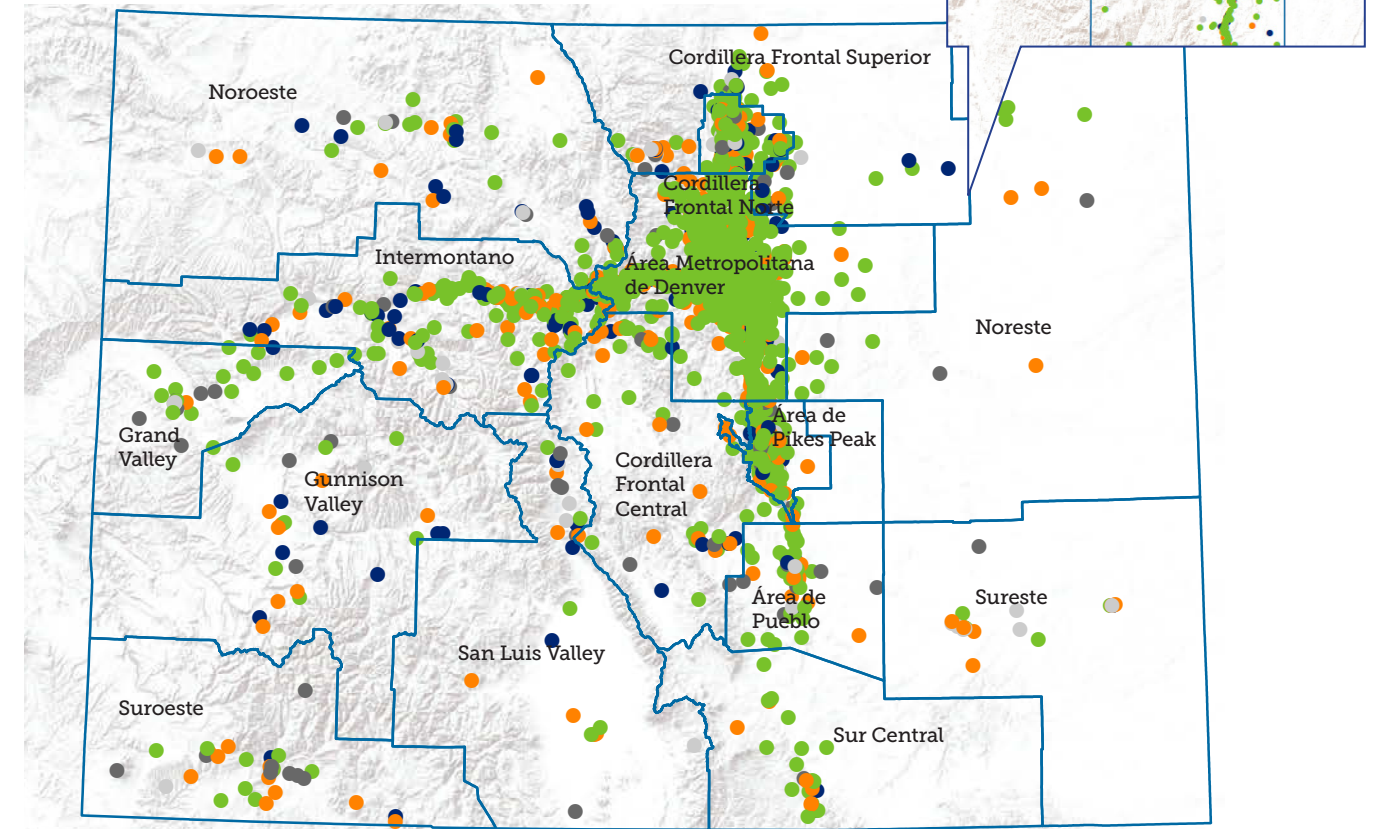
10 **Reuniones de la Región de Planificación del Transporte (TPR)**
Se obtuvo aportes de las 10 TPRs durante numerosas reuniones para informar el desarrollo de los Planes Regionales de Transporte

6 **Reunión de Ayuntamiento Vía Teléfono**
Se realizaron reuniones regionales de ayuntamiento vía teléfono, evento por teléfono donde miles de coloradenses formularon preguntas sobre el transporte y participaron en un sondeo en vivo

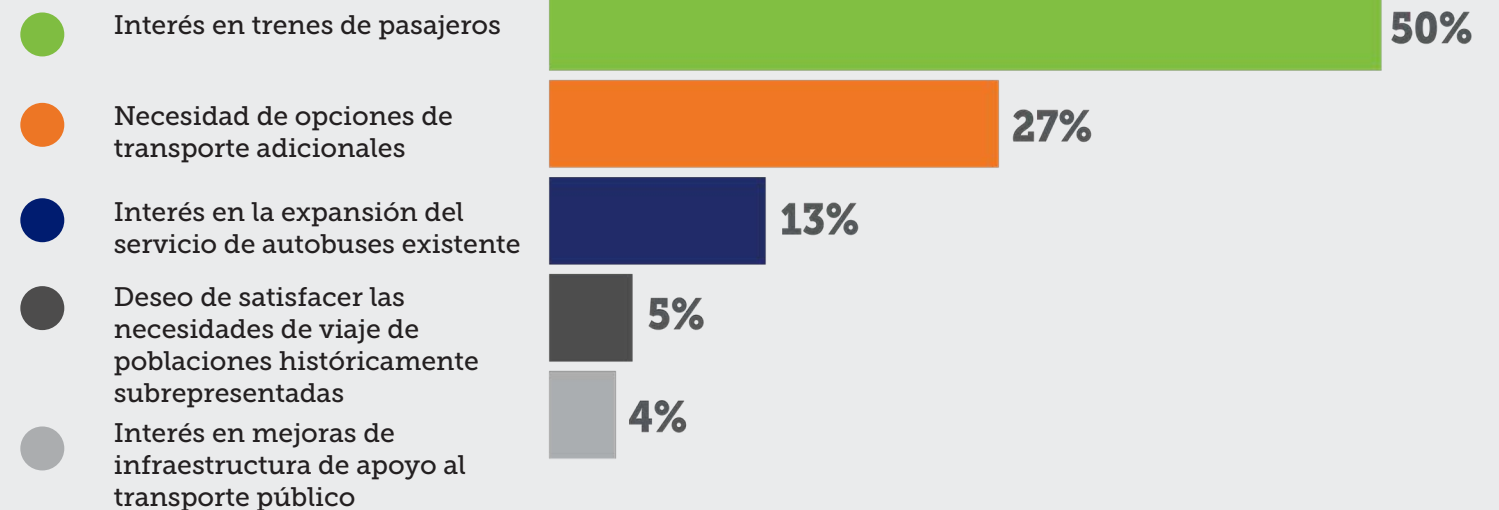
5 **Aportes de la Organización Metropolitana de Planificación (MPO)**
Se obtuvo aportes de las 5 MPOs de Colorado durante numerosas reuniones

Comentarios en Línea del Mapa de Transporte Público

Como parte de un esfuerzo de participación pública más amplio en la historia del CDOT, se pidió al público que proporcionara información a través de una herramienta en línea para comentarios con marcadores de mapas. Los comentarios fueron analizados, y de un total de 17,000 + comentarios, más de 3,500 estuvieron relacionados al transporte público. La ubicación y los temas del mapa en línea se encuentran a continuación.



Temas sobre Transporte Público de los Comentarios del Mapa en Línea



Fuente: Aportes del Público de Tu Plan de Transporte del 2019 (2019 Your Transportation Plan Public Input en inglés)

Clasificación de Posibles Mejoras en las Opciones de Viaje

En la encuesta en línea de Tu Plan de Transporte se les pidió a los participantes que identificaran el valor de cinco posibles estrategias de transporte multimodal que podrían ayudar a mejorar las opciones de viaje en todo el Estado.

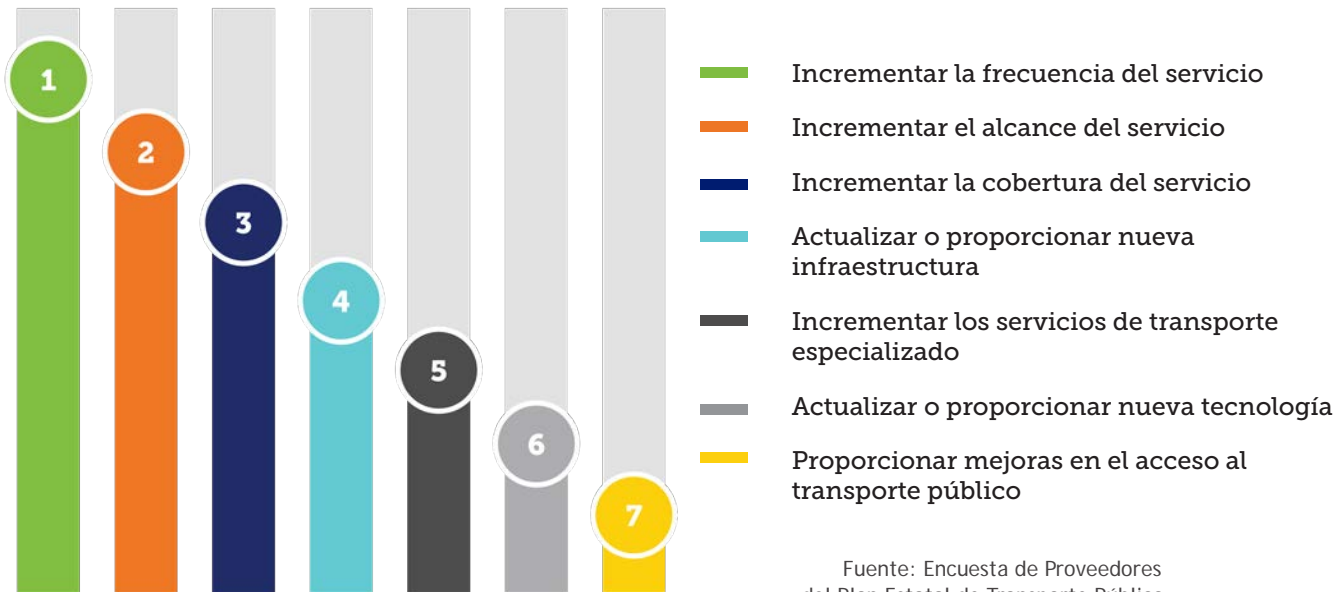
Estrategias Preferidas para Mejorar las Opciones de Viaje:



Fuente: Encuesta en Línea de MetroQuest de Tu Plan de Transporte del 2019

Mejoras al Transporte Público Preferidas por los Proveedores de Transporte Público

En el otoño del 2019, se distribuyó la Encuesta Estatal para Proveedores de Transporte Público a las agencias de transporte público y servicios sociales en las TPRs rurales en todo Colorado. En una de las preguntas de dicha encuesta se les pidió a los proveedores que mencionen las mejoras más necesarias en su región. El siguiente gráfico proporciona un resumen total de las mejoras preferidas a nivel Estatal.



Fuente: Encuesta de Proveedores del Plan Estatal de Transporte Público del 2019



Flatiron Flyer
Foto: Cortesía del RTD Flickr

3. Encuesta sobre el Transporte Estatal del 2019 para Adultos Mayores y Adultos Discapacitados

En el 2014, el CDOT llevó a cabo su primera encuesta estadísticamente válida en todo el Estado de adultos mayores y adultos discapacitados para averiguar sobre comportamientos específicos en los viajes y necesidades de transporte de estas poblaciones, así como sus preferencias y prioridades. La encuesta se volvió a realizar en el 2019 para tener una idea de los cambios y tendencias de dichas poblaciones a medida que avanza el tiempo. Más de 7,000 hogares con adultos mayores y/o adultos con discapacidades en todo Colorado recibieron la encuesta. Se llenaron más de 1,800 encuestas que resultó en una tasa de respuestas de aproximadamente el 30 por ciento.

Lo Más Resaltante de los Resultados de la Encuesta del 2019

3 de 10

Adultos mayores y adultos discapacitados dependen de la familia, amistades, asistencia o voluntarios para movilizarse en algunos de sus viajes.

2 de 10

Encuestados en el 2019 reportaron el uso del servicio de vehículos compartidos como Lyft o Uber pagando tarifa completa por lo menos una vez en un mes típico.

76%

Setenta y seis por ciento de los encuestados dijeron que nunca tuvieron problemas para encontrar movilidad para viajes que querían o necesitaban realizar.

Dificultad

Los encuestados con mayor frecuencia tuvieron dificultades para encontrar movilidad para citas médicas y viajes para hacer compras/farmacia.

↑

Aquellos que usan el transporte público, caminan o viajan en bicicleta al menos una vez al mes incrementaron en aproximadamente un 10 por ciento por modo de transporte del 2014 al 2019.

1/3

Alrededor de un tercio de los encuestados que conducen por cuenta propia dijeron que sería muy probable o algo probable usar el transporte público o servicios de transporte de respuesta a demanda en sus comunidades en lugar de conducir.

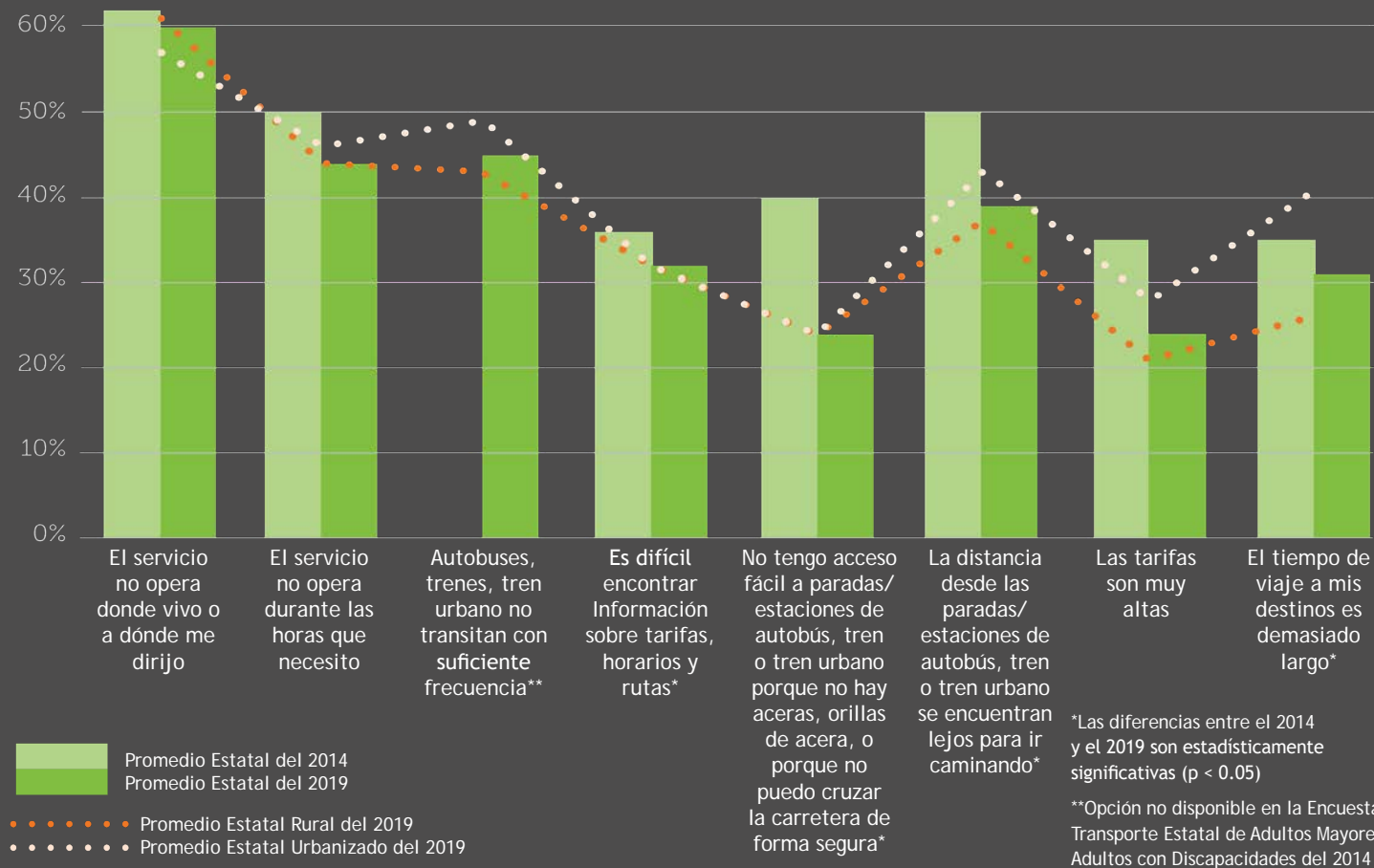
En general, las barreras citadas con más frecuencia en el uso del transporte público y el transporte de respuesta a demanda fueron la falta de servicio y el deseo de utilizar el servicio durante horas que no estaban disponibles.

3 Temas Principales

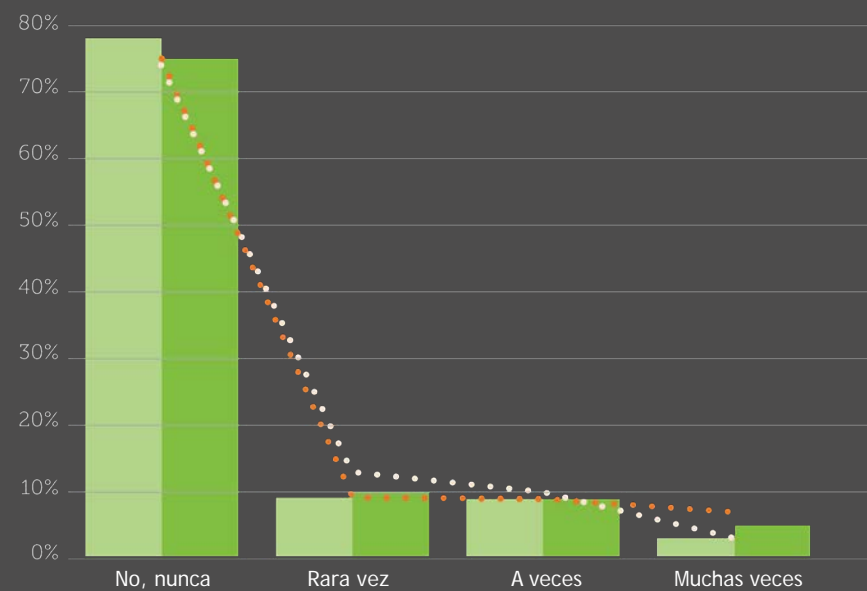
1. Proporcionar tarifas más económicas para adultos mayores y pasajeros con discapacidades
2. Ayudar a los veteranos con los problemas de transporte
3. Apoyar el desarrollo de información de transporte que sea accesible y comprensible, así como los servicios de recomendaciones

Obstáculos al Uso de los Servicios de Transporte Público

Se les pidió a los encuestados que identificaran los obstáculos que impiden el uso del transporte público de ruta fija. Cerca de 4 de cada 10 encuestado consideraron que la falta de servicio en la zona donde viven o a donde se dirigen era un "problema grande" y 6 de 10 encuestados consideraron que era un "problema grande o pequeño". Cerca de la mitad de los encuestados consideraron ser un "problema grande o pequeño" que los servicios de transporte público no operaran durante las horas que ellos necesitaban, o que el servicio no operaba con suficiente frecuencia. Sin embargo, los comentarios sobre el servicio de transporte público muestran mejoría entre el 2014 y 5 años más tarde en el 2019.

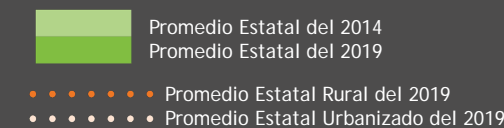


¿Alguna vez tuvo problemas para encontrar movilidad para viajes que usted quería o necesitaba realizar?



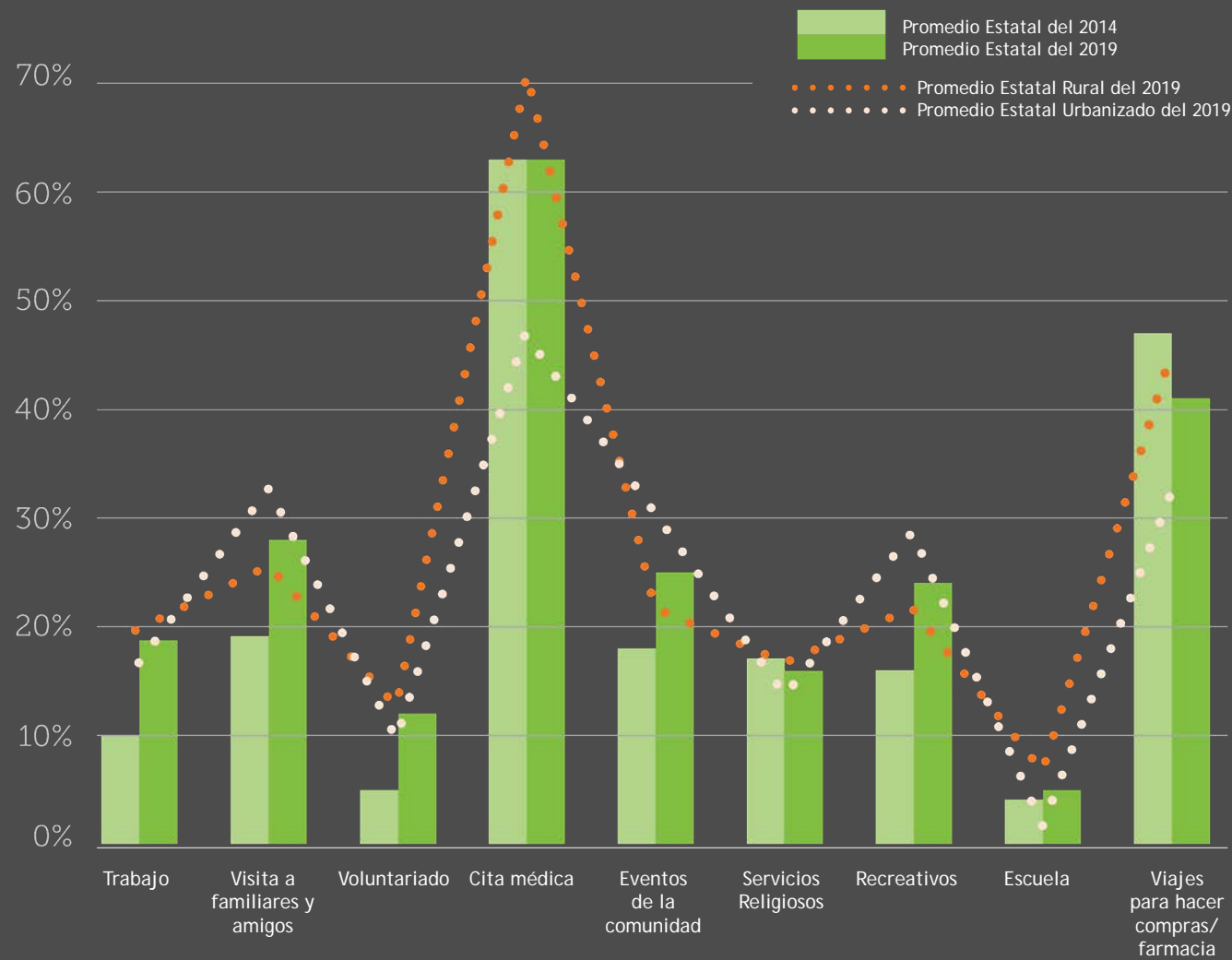
Poco más del 75 por ciento de los encuestados dijeron que nunca habían tenido problemas para encontrar movilidad para viajes que querían o necesitaban realizar, lo cual es similar a lo observado en el 2014.

Fuente: Encuesta de Transporte Estatal de Adultos Mayores y Adultos con Discapacidades del 2019



¿Para qué tipos de viajes necesita movilidad, pero tiene problemas para encontrarla?

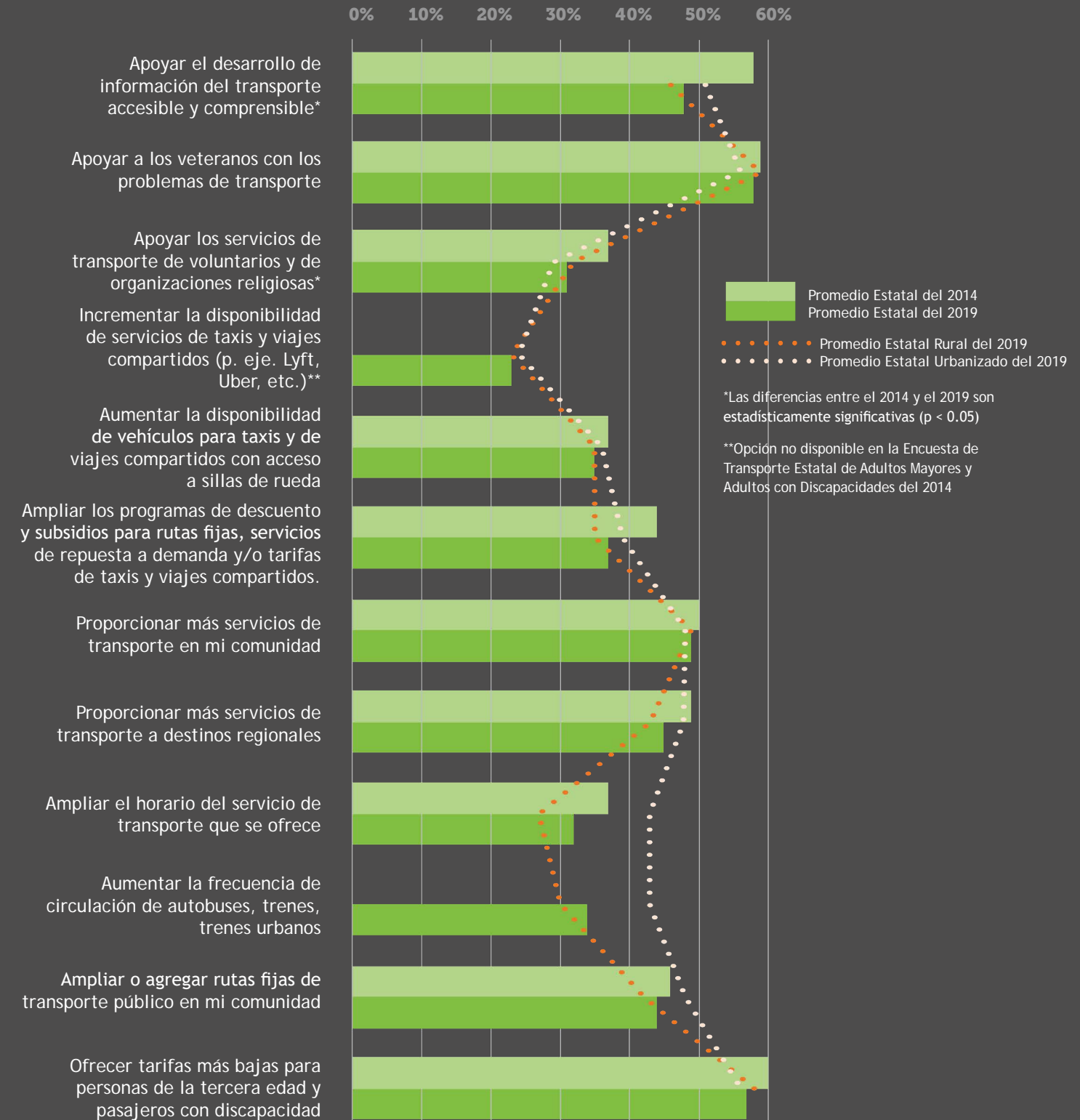
Entre aquellas personas que tuvieron problemas para encontrar movilidad, el 63 por ciento dijo que las citas médicas eran los viajes con los que tenían problemas, mientras que el 41 por ciento tenía dificultad para encontrar movilidad para hacer compras/farmacia. Las citas médicas y los viajes para hacer compras/farmacia también fueron los tipos más comunes de viajes que los encuestados en el 2014 tuvieron dificultad para encontrar movilidad. En general, los encuestados dijeron tener más dificultad para encontrar movilidad para casi todos los tipos de viajes comparado con el 2014. Sin embargo, cuando las respuestas se dividen por promedios rurales y urbanos, surgen tendencias notables. Más encuestados de zonas urbanas tuvieron dificultad para encontrar movilidad para visitar a familiares o amigos y para viajes recreativos que los encuestados de zonas rurales. Los encuestados de zonas rurales indicaron que las citas médicas y los viajes para hacer compras/farmacia fueron los tipos de viaje más difíciles con márgenes mucho mayores que la de los encuestados de zonas urbanas.



Fuente: Encuesta de Transporte Estatal de Adultos Mayores y Adultos con Discapacidades del 2019 (2019 Statewide Transportation Survey of Older Adults and Adults with Disabilities en inglés)

Asuntos de Importancia Relativa Relacionada al Transporte

El orden relativo de importancia de los asuntos en cuestión se mantuvo igual en las TPRs urbanas y rurales en el 2019 comparado con las del 2014; pero en las TPRs rurales, menos encuestados consideraron el desarrollo de información del transporte accesible y comprensible, y servicios de recomendaciones o la prestación de más servicios de transporte a destinos regionales como "muy importantes", tal vez indicando una mejora en estos servicios en los últimos 5 años.

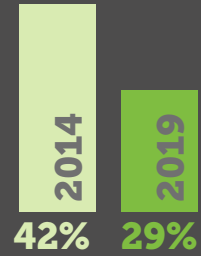


Fuente: Encuesta de Transporte Estatal de Adultos Mayores y Adultos con Discapacidades del 2019

Datos Importantes Obtenidos de la Encuesta de Transporte Estatal de Adultos Mayores y Adultos con Discapacidades del 2019

La Encuesta de Transporte Estatal de Adultos Mayores y Adultos con Discapacidades del 2019 produjo varios datos importantes que proporcionan una actualización sobre la situación del transporte público en Colorado. A continuación, se encuentra información sobre lo que ha mejorado, lo que necesita mejorar, comparaciones urbanas y rurales y comparaciones de las TPRs.

¿Qué ha Mejorado?

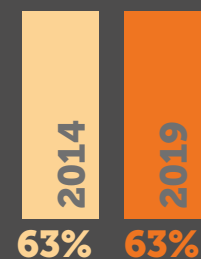


El número de encuestados que tuvo problemas para encontrar movilidad para un viaje que necesitaban realizar el mes pasado se redujo en un 13 por ciento en comparación con el 2014.



Cuando se les pidió a los encuestados identificar obstáculos al uso del transporte público de rutas fijas, cada obstáculo obtuvo un porcentaje más bajo en comparación al 2014.

¿Qué necesita mejorar?



Los viajes para las citas médicas y compras/farmacia han permanecido como los tipos de viajes más difíciles de realizar, mostrando ningún cambio desde el 2014.



60% de los encuestados de las TPRs rurales consideraron que el apoyo a los problemas de los veteranos era de máxima prioridad.

53% de los encuestados en las zonas urbanas consideraron que el desarrollo de información de transporte accesible y comprensible era de máxima prioridad.

En las siguientes regiones, los encuestados experimentaron mejoras en la opción "nunca tener problemas de movilidad a destino necesarios":

TPR DE LA CORDILLERA FRONTAL CENTRAL

ÁREA METROPOLITANA DE DENVER

TPR DE GUNNISON VALLEY

TPR INTERMONTANO

CORDILLERA FRONTAL NORTE

ÁREA DE PUEBLO

TPR DEL SAN LUIS VALLEY

TPR SUR CENTRAL

TPR SURESTE

TPR SUROESTE

TPR DE LA CORDILLERA FRONTAL SUPERIOR

LA TPR NORESTE, GRAND VALLEY, TPR NOROESTE, ÁREA DE PIKES PEAK Y LA TPR SURESTE mostraron un incremento en el número de encuestados que expresaron dificultad en encontrar movilidad para muchos viajes que querían o necesitaban realizar comparado con el 2014.

Diferencias Urbanas y Rurales

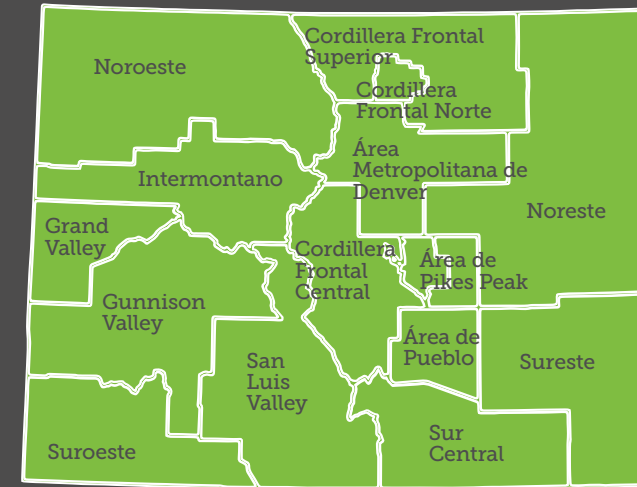


De los residentes de la TPR rural dijeron que era probable que utilizaran el transporte público o transporte de respuesta a demanda



De residentes de zonas urbanas dijeron que era probable que utilicen transporte público o transporte de respuesta a demanda

Comparación de las TPRs en el 2019



En promedio, más del 80 por ciento de los encuestados de la **TPR DE LA CORDILLERA FRONTAL CENTRAL Y LA TPR NOROESTE** dijeron que no dependían de familiares, amigos, asistencia o voluntarios para cualquier necesidad de transporte. Mientras que en las demás TPRs, 66 por ciento de los encuestados dijo que no dependían de otros para movilizarse

Las **TPRS SUR CENTRAL Y SUROESTE** indicaron mayores probabilidades de utilizar el transporte público de ruta fija o los servicios de respuesta a demanda en lugar de conducir si estas opciones se ofrecían en sus comunidades, con tasas de respuestas del 27 y 12 por ciento

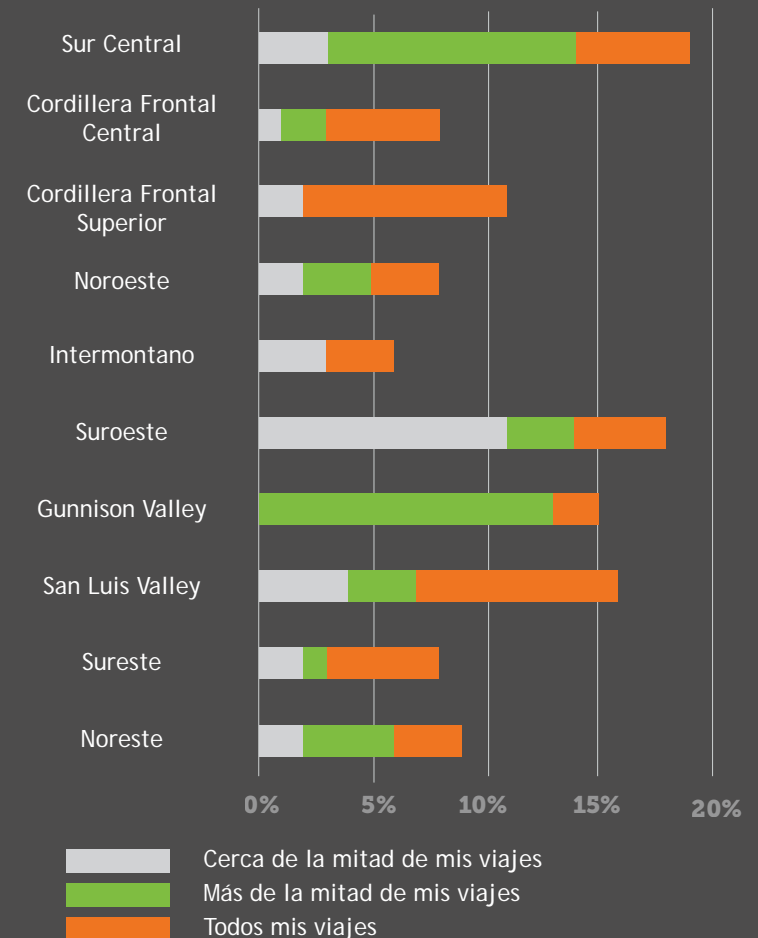
Por el contrario, los TPRs que indicaron que no utilizarían el transporte público de ruta fija o los servicios de repuesta a demanda y que reportaron tasas más altas fueron la **CORDILLERA FRONTAL CENTRAL Y LA TPR SURESTE** con tasas de respuestas del 88 y 87 por ciento

Las TPRs que indicaron tener los porcentajes más altos de dificultad para encontrar movilidad para citas médicas fueron la **TPR NORESTE, TPR SURESTE, TPR NOROESTE, Y LA TPR DE LA CORDILLERA FRONTAL CENTRAL.**

¿Con qué frecuencia depende usted de otras personas para movilizarse?

Los resultados de la encuesta mostraron que los participantes de cada TPR dependen de otros para movilizarse. Sin embargo, al totalizar el número de personas que dependían de alguien para movilizarse en casi la mitad o más de sus viajes, las TPRs se dividieron en dos grupos.

La **TPR SUR CENTRAL, TPR SUROESTE, TPR DEL SAN LUIS VALLEY Y LA TPR DEL GUNNISON VALLEY** en promedio tuvieron un 17 por ciento de encuestados que dijeron que dependían de otros para movilizarse en más de la mitad de sus viajes. Estas cuatro TPRs también tienen límites comunes. Es importante destacar que las listas de proyectos de transporte público de dichas TPRs incluyen algún tipo de expansión del servicio de transporte público para ayudar a solucionar esta necesidad. La expansión de servicios nuevos o existentes incluyen el transporte público regional, de respuesta a demanda y/o del servicio social.



4. Condiciones Existentes del Transporte Público Estatal

Colorado ofrece una variedad de opciones de transporte público operados por agencias públicas, privadas y sin fines de lucro. El servicio de transporte público en todo el estado incluye servicios de autobuses (local, regional, interregional, interurbano, transporte rápido de autobuses, trolebuses), van compartida, servicio de trenes de pasajeros (tren urbano, tren suburbano y tren interurbano), transportes privados, taxis, servicios de viajes a pedido y transporte del servicio social. Se recopiló información de los proveedores de transporte público de una variedad de fuentes, incluida la Base de Datos del Transporte Público Nacional (National Transit Database/NTD en inglés), encuestas en línea llenadas por los proveedores de transporte público y del servicio social en octubre del 2019, planes y estudios anteriores, DTR, sitios web de proveedores y conversaciones con agencias de transporte público y administradores locales de movilidad. Si bien se realizaron grandes esfuerzos para recopilar información sobre todos los proveedores, la información no es necesariamente exhaustiva.

VISIÓN GENERAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN COLORADO



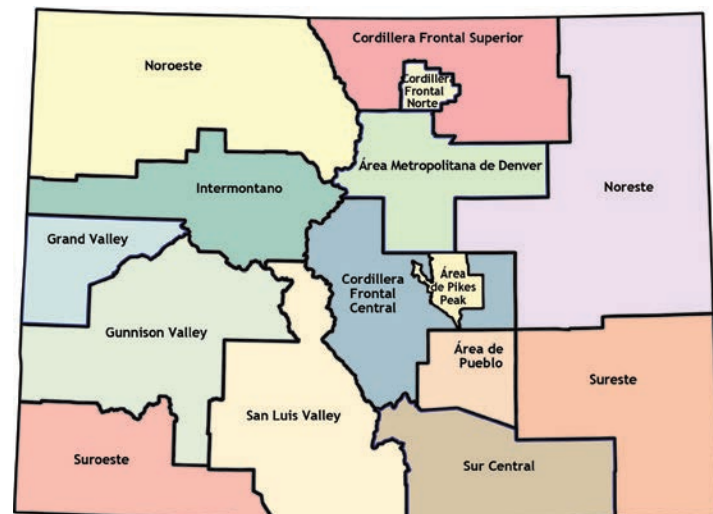
Regiones de Planificación del Transporte Rural y Urbano

El CDOT es responsable de dar apoyo a las 10 regiones rurales con el desarrollo de los Planes Coordinados de Transporte Público y del Transporte del Servicio Social. Las Organizaciones de Planificación Metropolitana (Metropolitan Planning Organizations/MPO en inglés) que incluyen Grand Valley, el Área Metropolitana de Denver, Cordillera Frontal Norte, Área de Pikes Peak y el Área de Pueblo desarrollaron sus propios Planes Coordinados de Transporte Público y del Transporte del Servicio Social en las cinco zonas urbanas del Estado. Tanto los planes de las zonas rurales como urbanas están integrados en el Plan Estatal de Transporte Público.

15 Regiones de Planificación del Transporte de Colorado

5 Organizaciones de Planificación Metropolitana (zonas urbanas con poblaciones de más 50,000)

10 Regiones de Planificación del Transporte Rural



Relación de Proveedores de Transporte Público de todo el Estado

Se hizo una relación de proveedores de transporte en el estado y se organizó en tres categorías, en base a mecanismos de financiamiento y al tipo de clientela que sirven: proveedores de transporte público, proveedores de transporte del servicio social y proveedores de transporte privado con fines de lucro.

DEFINICIONES

Proveedores de Transporte Público

El transporte público se define como un servicio financiado (por lo menos en parte) por agencias públicas que están a disposición del público en general. El transporte público se divide en las siguientes categorías:

Transporte Público Local: Disponible al público en general y opera principalmente dentro de una ciudad, pueblo o comunidad (p. ej. Ride Glenwood Springs)

Autobús Interurbano: El servicio de autobús interurbano se refiere al servicio que está disponible al público en general y que conecta con la red de transporte público nacional (p. ej. Greyhound, Los Paisanos)

Autobús Interregional: El servicio interregional ofrece viajes en autobús entre las TPRs conectando ciudades, pueblos y condados a través de Colorado (p. ej. Bustang)

Autobús Regional: El servicio de autobús regional se define como un autobús que viaja entre ciudades o condados pero que permanece dentro de una TPR (p. ej. Distrito Regional de Transporte (Regional Transportation District in inglés))

Tren de Pasajeros: El tren de pasajeros incluye el tren urbano, tren suburbano, rutas de Amtrak y línea de trenes de atracción turística (p. ej. Royal Gorge Route Railroad)

Proveedores de Transporte del Servicio Social

Los proveedores de transporte del servicio social ofrecen servicios de transporte para poblaciones que cumplen con ciertos requisitos tales como: personas mayores de 65 años, personas con discapacidades, veteranos, etc.

Proveedores de Transporte Privado con Fines de Lucro

Los servicios de transporte privado con fines de lucro están disponibles al público en general y están operados por empresas privadas con fines de lucro.



Tren Suburbano del RTD
Foto: Cortesía del CDOT Flickr

Transporte Público Interurbano, Interregional y Regional Existente

Servicios de Autobús Interurbano (Operados por Empresas Privadas)

Burlington Trailways (1 Ruta):

Estaciones en Colorado: Denver, Sterling

El Paso – Los Angeles Limousine Express, Inc. (1 Ruta)

Estaciones en Colorado: Greeley, Denver, Colorado Springs, Pueblo

Express Arrow (2 Rutas):

Estaciones en Colorado: Denver, Greeley, Sterling

Greyhound Lines (7 Rutas)*:

Estaciones en Colorado: Denver, Idaho Springs, Frisco, Vail, Glenwood Springs, Grand Junction, Fort Collins, Winter Park, Granby, Hot Sulphur Springs, Kremmling, Steamboat Springs, Milner, Hayden, Craig, Dinosaur, Colorado Springs, Pueblo, Rocky Ford, Lamar, Springfield, Walsenburg, Trinidad

Los Paisanos Autobuses, Inc. (1 Ruta):

Estaciones en Colorado: Greeley, Longmont, Denver, Colorado Springs, Fountain, Pueblo, Walsenburg, Trinidad

*El CDOT actualmente financia el tramo de Colorado de la ruta de Denver-Salt Lake City de Greyhound a través de los fondos de subvención 5311(f) de la Administración de Transporte Público Federal (Federal Transit Administration en inglés).

Servicios de Autobús Interregional

Los servicios de autobuses interregional ofrecen transporte entre las TPRs, conectando ciudades, pueblos y condados a través de Colorado.

Bustang

El Bustang, el cual inició operaciones en el 2015, es el servicio interregional de autobuses exprés del CDOT que conecta zonas urbanizadas en todo el estado. Financiado y administrado por el CDOT, el Bustang opera a través de un contrato con un proveedor de transporte privado - Ace Express. El Bustang actualmente ofrece servicio exprés a lo largo de cuatro líneas: la Línea Norte (Denver a Fort Collins), Línea Oeste (Denver a Grand Junction), Línea Sur (Denver a Colorado Springs), y la Línea Colorado Springs al Tech Center de Denver. El Bustang también opera cuatro servicios de autobús especializado. La ruta RamsRoute ofrece servicio de Fort Collins a Denver. La ruta Bustang to Broncos ofrece servicio de Fort Collins/Loveland a Denver y de Colorado Springs/Monument a Denver. El Snowstang opera durante cierta temporada a los centros turísticos Loveland, Arapahoe Basin, Steamboat Springs. El Bustang también ofrece servicio de temporada a Estes Park, con una parada en la estación US 36 y Sheridan.

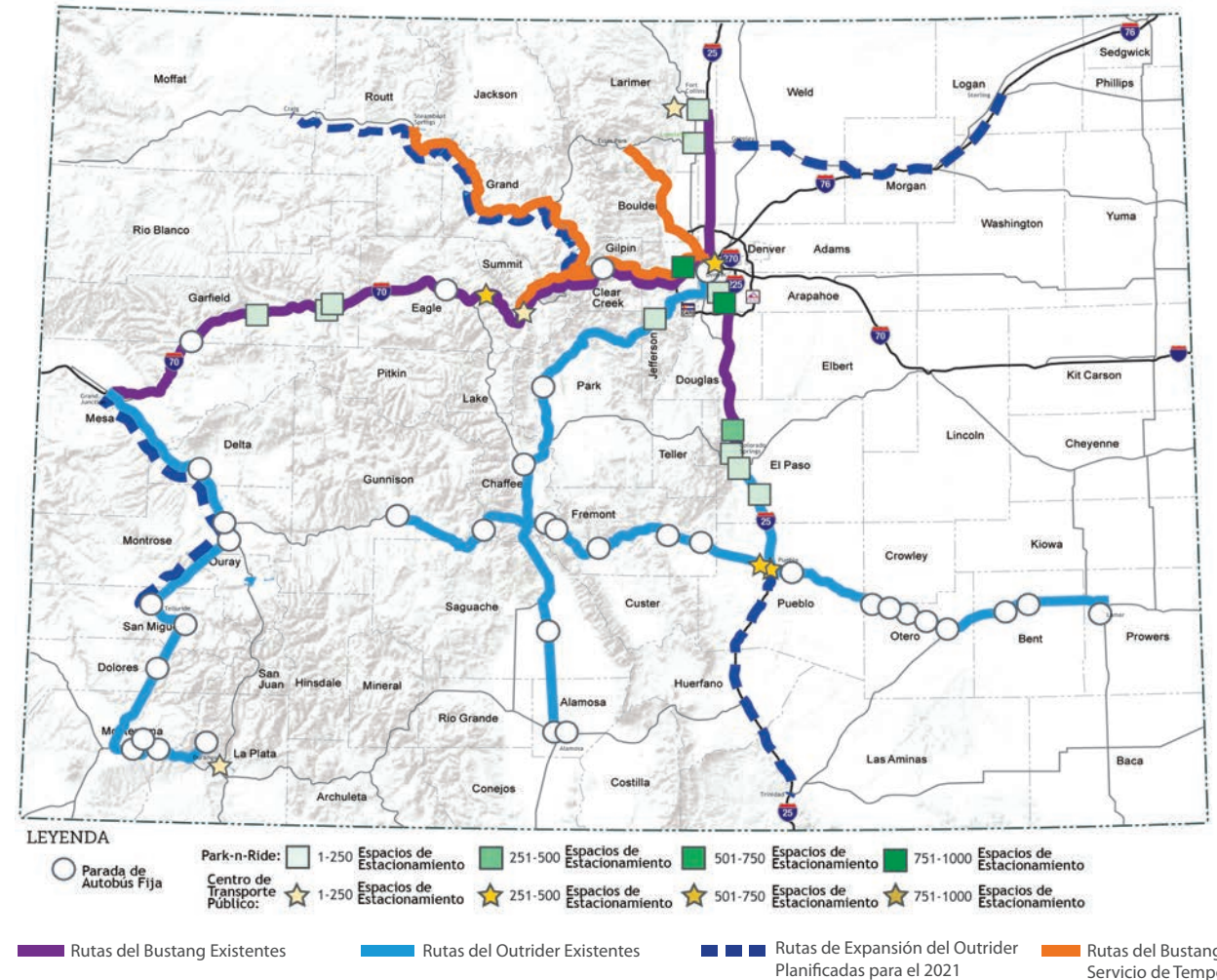
Bustang Outrider

En el 2018, el CDOT inició un servicio de transporte público interregional vital, el Bustang Outrider, para servir a las zonas rurales de Colorado. Cuatro rutas del Bustang Outrider están en funcionamiento a la fecha, conectando residentes con los principales centros de actividad que proporcionan acceso a productos y servicios. El Bustang Outrider se está preparando para añadir cuatro rutas nuevas en el 2021 con una expansión gradual de rutas prioritarias adicionales a medida que se dispone de financiamiento.



Autobús Bustang
Foto: Cortesía del CDOT

Rutas y Estaciones del Bustang y el Bustang Outrider



Operadores del Bustang y el Bustang Outrider

Bustang

Ruta (Operada Por)

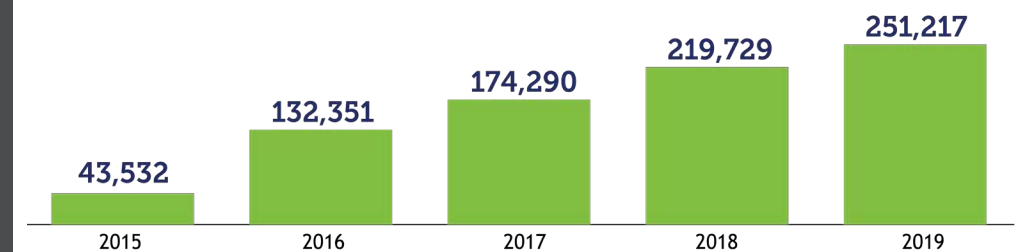
- Fort Collins - Denver (Ace Express)
- Grand Junction - Denver (Ace Express)
- Colorado Springs - Denver (Ace Express)
- Colorado Springs - Denver Tech Center (Ace Express)

Bustang Outrider

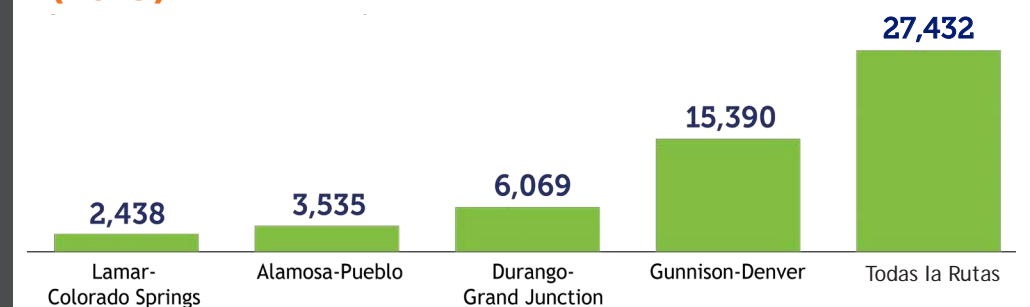
Ruta (Operada Por)

- Lamar - Colorado Springs (Senior Resource Development Agency)
- Alamosa - Pueblo (Senior Resource Development Agency)
- Gunnison - Denver (Alpine Express)
- Durango - Grand Junction (Southern Colorado Community Action Agency)

Número de Pasajeros del Bustang (Todas las Rutas)



Número de Pasajeros por Ruta del Bustang Outrider (2019)



Fuente: División de Transporte Público y Ferrocarril, CDOT (Division of Transit and Rail, CDOT en inglés)

Otros Proveedores de Servicios de Autobús Interregional

Además del Bustang Outrider, hay otros proveedores de transporte público que ofrecen servicios interregionales que conectan las TPRs a través del Estado.

Región de Planificación	Proveedores	Rutas
Cordillera Frontal Norte	FLEX (Transfort)	Fort Collins - Boulder
	Berthoud Area Transportation Services	Berthoud - Longmont
Noreste	The Outback Express (East Central Council of Local Governments)	Condado de Cheyenne - Lamar / Colorado Springs
		Condado de Kit Carson - Lamar / Colorado Springs
	Condado de Elbert - Parker / Denver / Colorado Springs	
Gunnison Valley	County Express - Northeast Colorado Association of Local Governments (NECALG)*	Condado de Logan/Condado de Phillips/Condado de Sedgwick/Condado de Washington/Condado de Yuma - Denver / Fort Collins / Greeley
	San Miguel Authority for Regional Transportation (SMART)	Telluride - Rico
Suroeste	Town of Mountain Village	Mountain Village - Cortez
	Dolores County Senior Services	Dove Creek - Monticello, UT / Moab, UT / Farmington, NM
Intermontano	Summit Stage (Park County Commuter)	Breckenridge - Fairplay
Cordillera Frontal Superior	County Express - Northeast Colorado Association of Local Governments (NECALG)*	Condado de Morgan - Denver / Fort Collins / Greeley
Cordillera Frontal Central	Envida	Calhan - Colorado Springs Rush - Colorado Springs
Sur Central	SCCOG Transit - South Central Council of Governments (SCCOG)	Trinidad - Pueblo Trinidad - Raton, NM

*La Asociación de Gobiernos Locales del Noreste de Colorado (Northeast Colorado Association of Local Governments/NECALG en inglés) es parte de las TPRs del Noreste y de la Cordillera Frontal Superior.
Fuente: Inventario de Activos del Transporte Público Estatal del CDOT, julio del 2019

Proveedores de Servicios de Autobús Regional

El servicio de autobús regional se define como un servicio de tipo exprés, que incluye el Transporte Público Rápido de Autobús (Bus Rapid Transit en inglés), que circula entre ciudades o condados, pero permanece en una TPR.

TPR	Proveedores
Área de Pikes Peak	Mountain Metropolitan Transit (Mountain Metro)
Área Metropolitana de Denver	Regional Transportation District (RTD)
Cordillera Frontal Norte	Poudre Express - Greeley Evans Transit (GET)
	FLEX (Transfort) Berthoud Area Transportation Service (BATS)
Grand Valley	Grand Valley Transit (GVT)
Sureste	Kiowa County Transit Bent County Transit
San Luis Valley	Neighbor to Neighbor Volunteers All Points Transit
Gunnison Valley	Mountain Express Gunnison Valley RTA
Suroeste	Road Runner Transit (SoCoCAA) MoCo Public Transportation
Intermontano	Roaring Fork Transportation Authority (RFTA) Summit Stage ECO Transit - Eagle County
Noroeste	The Lift - Town of Winter Park Steamboat Springs Transit (SST)
Cordillera Frontal Central	Upper Arkansas Area Council of Governments (UAACOG) Fremont County Transit/Golden Age Shuttle Wet Mountain Valley Community Services

Fuente: Inventario de Activos del Transporte Público Estatal del CDOT, julio del 2019 (CDOT Statewide Transit Asset Inventory, July 2019 en inglés)

Servicio de Trenes de Pasajeros Existente

El servicio ferroviario en Colorado incluye el tren de pasajeros interurbano, tren urbano, y el tren suburbano. Amtrak es el único proveedor de servicios de trenes de pasajeros interurbano en Colorado y opera 3 líneas. El sistema de trenes del RTD de Denver continúa registrando un número positivo de pasajeros y la expansión de las líneas de trenes está prevista para este año.

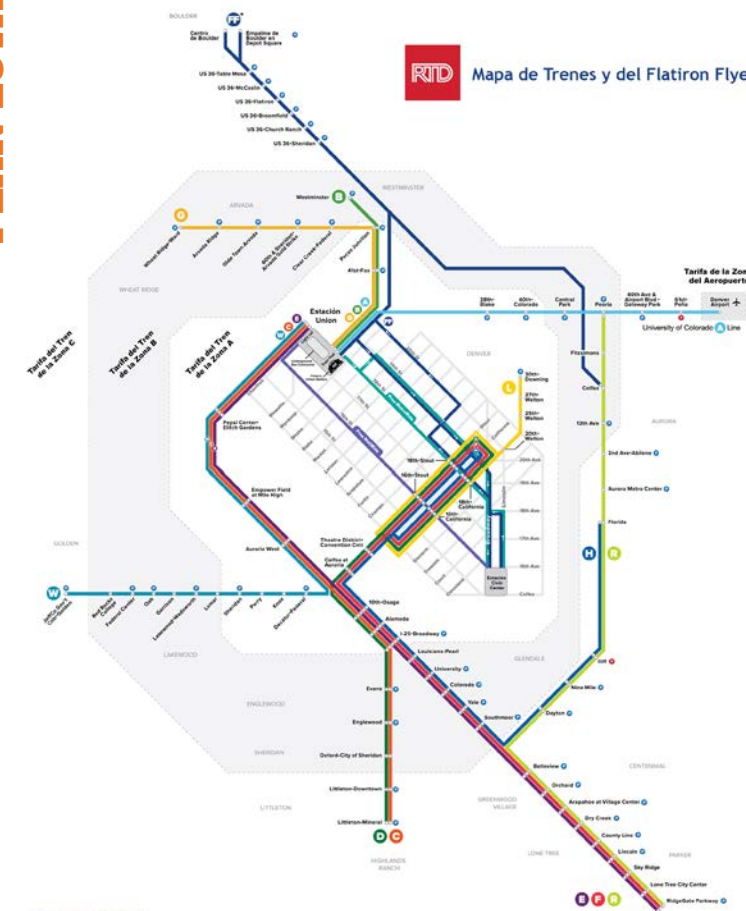
Amtrak (Tren Interurbano de Pasajeros)

Amtrak, la National Railroad Passenger Corporation, es el único proveedor de servicio de trenes de pasajeros interurbanos en Colorado y opera tres líneas de trenes de pasajeros en Colorado:

- **El California Zephyr** es un tren que opera diario entre Chicago, Illinois, y San Francisco, California. Las estaciones en Colorado incluyen Fort Morgan, Denver, Fraser, Granby, Glenwood Springs y Grand Junction.
- **El Southwest Chief** es un tren que opera diario entre Chicago, Illinois y Los Angeles, California. Las estaciones en Colorado incluyen Lamar, La Junta y Trinidad. Expansiones futuras de esta línea podrían conectar a Colorado Springs y Pueblo.
- **El Winter Park Express** es un tren de temporada que circula entre Denver y Winter Park Ski Resort.

Sistema de Trenes del RTD de Denver

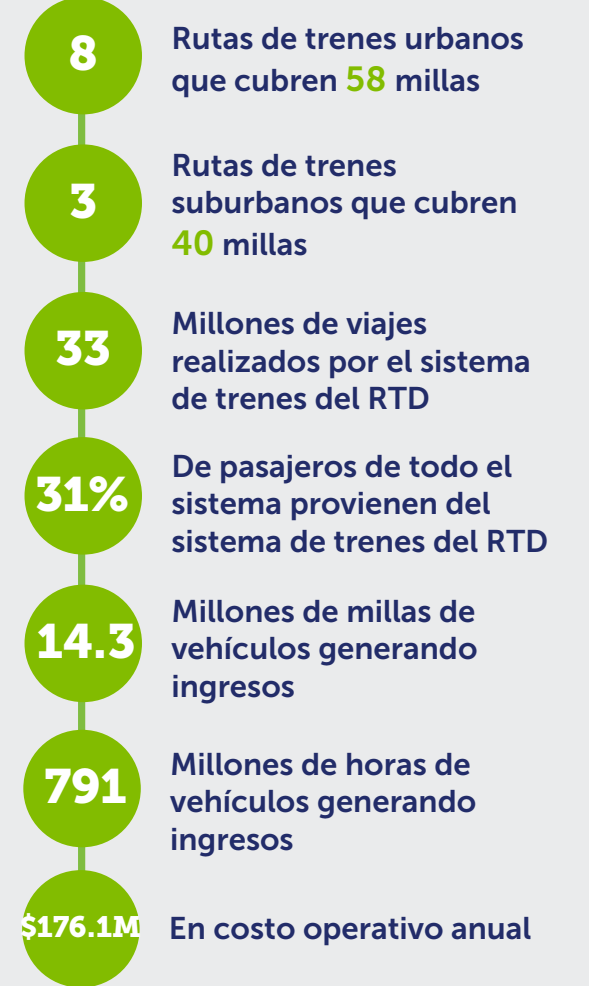
El sistema de trenes del RTD de Denver ofrece servicio diario de trenes urbanos y suburbanos a más de 50 estaciones en el área metropolitana.



EXPANSIONES DE LÍNEAS DE TRENES DEL RTD PREVISTAS PARA EL 2020

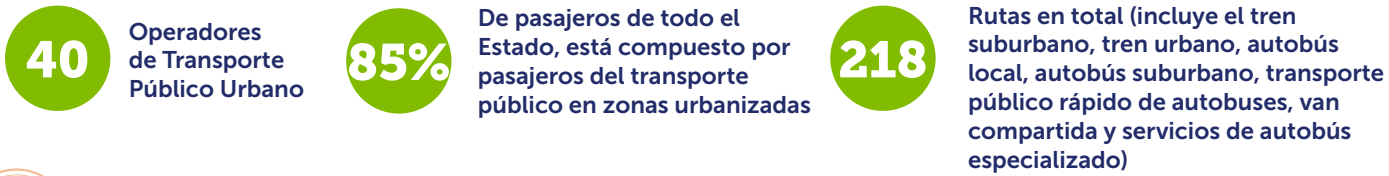
Línea N de la Estación Union a Thornton
Extensiones adicionales de las líneas B, C/D, L y N

Resumen del Servicio de Trenes de Pasajeros del RTD (2018)



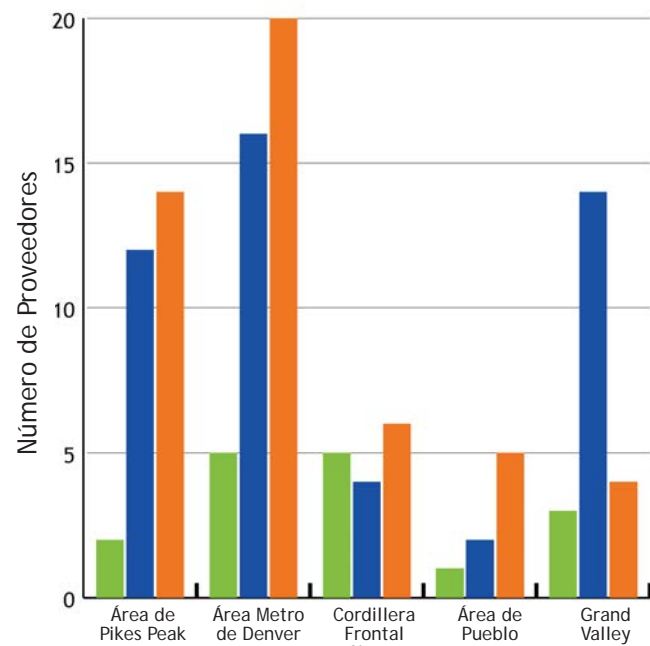
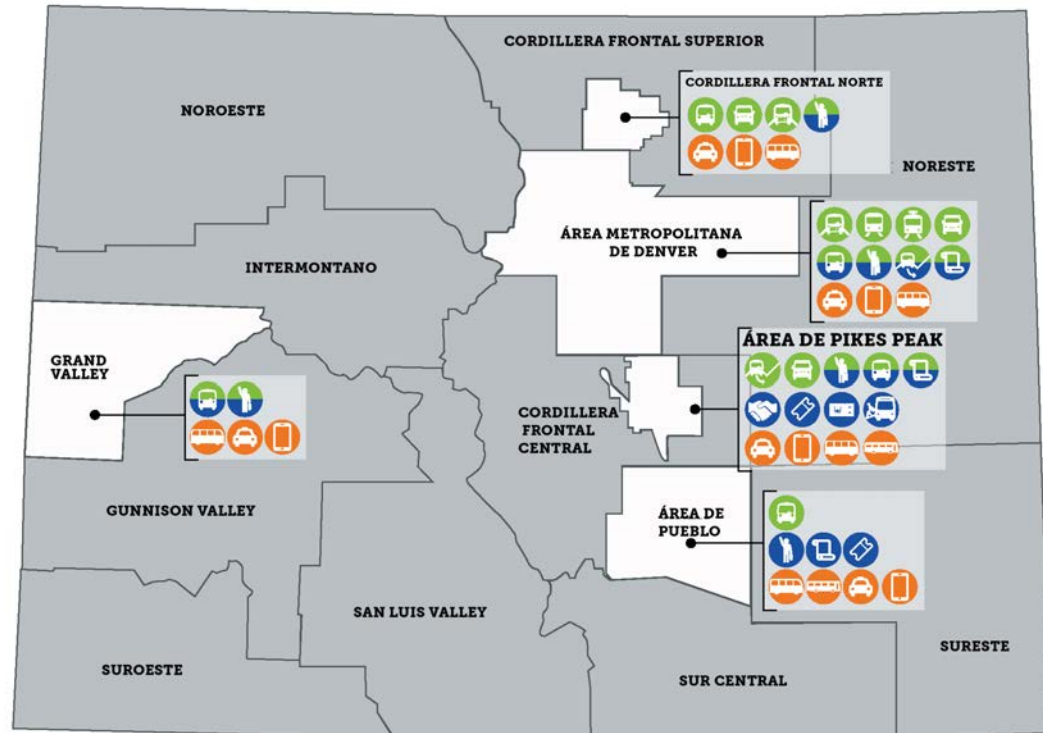
Fuente: Distrito de Transporte Regional, 2019 (Regional Transportation District, 2019 en inglés)

Resumen del Transporte Público Urbano



Servicios y Proveedores de Transporte de la MPO

A continuación, se proporciona un resumen de los proveedores de transporte público, del servicio social y privados con fines de lucro en 5 MPOs basados en la MPO actual publicada en los Planes Coordinados de Transporte Público y el Transporte del Servicio Social.



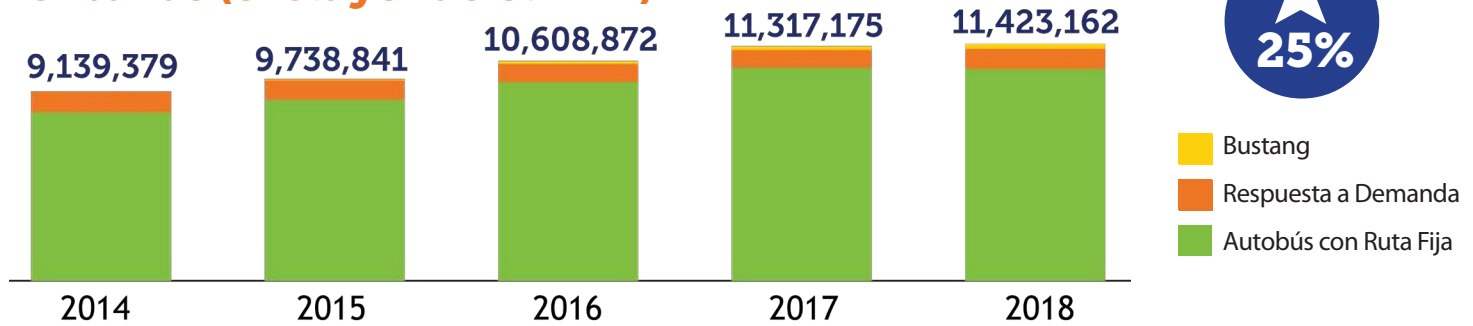
Nota: Los datos para las agencias de transporte del servicio social y privadas con fines de lucro se basan en gran medida en la información proporcionada en la MPO actual publicada en los Planes Coordinados de Transporte Público y Transporte del Servicio Social y puede que no esté completa.



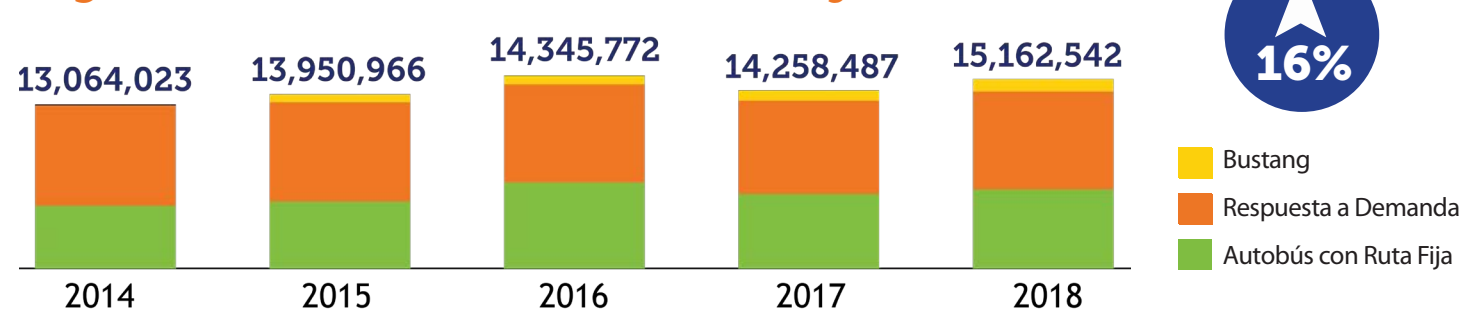
Datos Operativos de los Pasados 5 Años del Transporte Público de las Zonas Urbanas

A continuación, se muestran las tendencias de las métricas operativas claves del transporte público de los pasados 5 años (número de pasajeros, millas de servicio generando ingresos y horas de servicio generando ingresos) del servicio de transporte público en las cinco MPOs en Colorado. Los datos del número de pasajeros y las millas de vehículos generando ingresos incluyen todas las rutas del Bustang, el cual inició operaciones en el 2015. Dado que el 90 por ciento de los pasajeros de transporte público en zonas urbanas utilizan los servicios del RTD, las gráficas están divididas en proveedores del RTD y otros proveedores para mostrar las tendencias de las zonas urbanas en todo el Estado exclusivas al RTD.

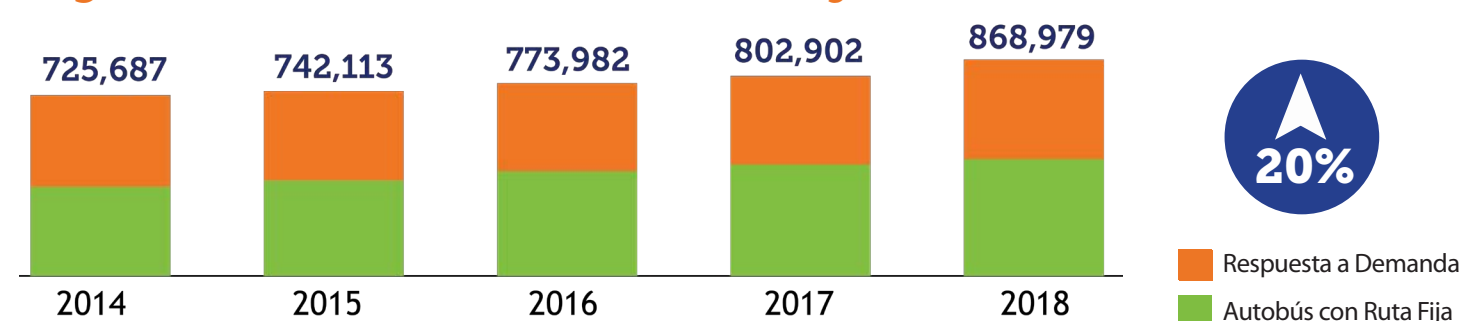
Número Total Anual de Pasajeros de la Zonas Urbanas (excluyendo el RTD)



Número Total Anual de Millas de Vehículos Generando Ingresos de las Zonas Urbanas (excluyendo el RTD)



Número Total Anual de Horas de Vehículos Generando Ingresos de las Zonas Urbanas (excluyendo el RTD)*



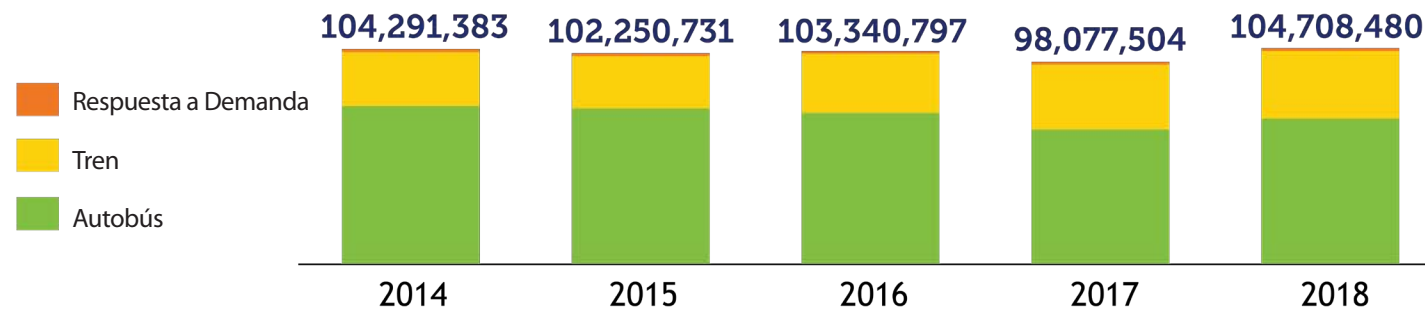
*Los datos de las horas generando ingresos del Bustang no se incluyeron ya que no estaban disponibles al momento de la publicación.

Fuente: Base de datos del Transporte Público Nacional del 2014-2018 y la Encuesta de Proveedores del Plan Estatal de Transporte Público del 2019 (2014-2018 National Transit Database and 2019 Statewide Transit Plan Provider Survey en inglés)

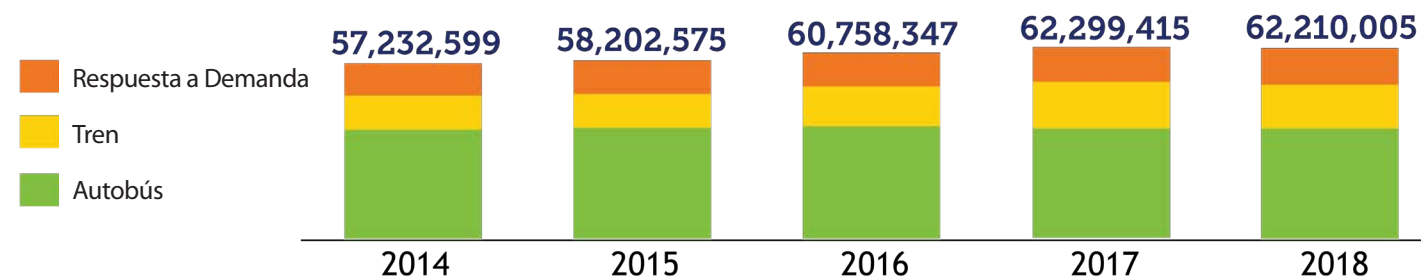
Datos Operativos de los Pasados 5 Años del Servicio de Transporte Público del RTD del Área de Denver

A continuación, se muestran las tendencias de las métricas operativas claves del transporte público de los pasados 5 años (número de pasajeros, millas de servicio generando ingresos y horas de servicio generando ingresos) del servicio del RTD en el Área Metropolitana de Denver. El RTD proporciona transporte público en ocho condados incluido todo el condado de Boulder, Broomfield, Denver y Jefferson, y parte de los condados Adams, Arapahoe y Douglas, y una pequeña parte del condado de Weld, con un área de servicio de más de 2,300 millas cuadradas. Los servicios del RTD incluyen servicios de autobuses, trenes y servicios de traslado, servicios de transporte suplementario que cumple con la Ley de Estadounidenses con Discapacidad (Americans with Disabilities Act/ADA en inglés), servicios de respuesta a demanda como el FlexRide, servicios para eventos especiales, y vanes compartidas. A nivel nacional, los sistemas de transporte público de grandes urbes han experimentado una disminución en el número de pasajeros; en los cinco últimos años, el RTD añadió nuevas líneas de trenes, lo cual ayudó a mantener el número total de pasajeros.

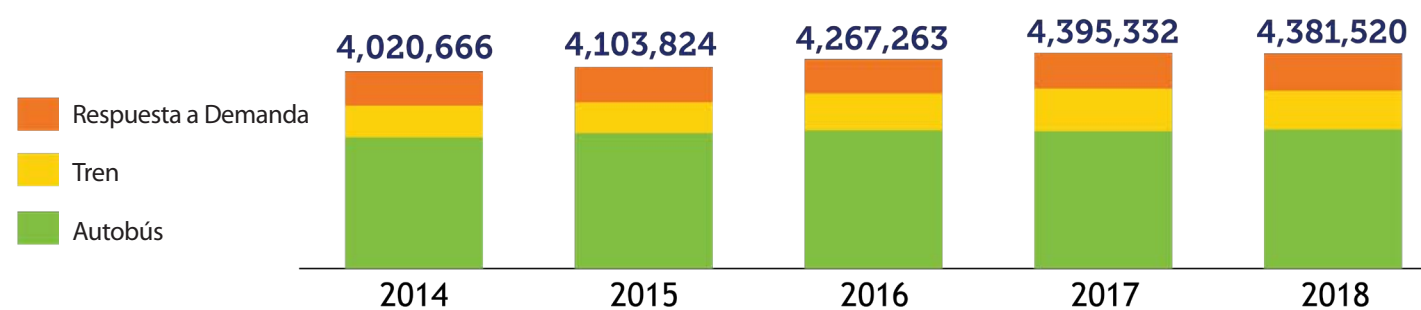
Número Total Anual de Pasajeros del RTD



Número Total Anual de Millas de Vehículos Generando Ingresos del RTD



Número Total Anual de Horas de Vehículos Generando Ingresos del RTD



Fuente: Base de Datos del Transporte Público Nacional del 2014-2018 (2014-2018 National Transit Database en inglés)

Visión General del Transporte Público Estatal

La siguiente tabla resume las métricas operativas claves de proveedores de transporte público del 2018 para las regiones de planificación urbanas y rurales. Los datos incluyen a los 45 proveedores urbanos, rurales y tribales que reportan a la Base de Datos del Transporte Público Nacional de la FTA (FTA National Transit Database/NTD en inglés). Además, los datos incluyen cinco agencias que no reportan a la NTD, incluido Berthod Area Transportation Services (BATS abreviación en inglés), Estes Park Transit, Fountain Municipal Transit, Kiowa County Transit y Vail Transit. Los datos también incluyen al Bustang, Bustang Outrider, y el tramo de Colorado de la ruta Denver-Salt Lake City de Greyhound que reciben financiamiento de la FTA 5311(f).

Región de Planificación	Número de Proveedores	Número de Pasajeros Anual	Millas de Vehículos Generando Ingresos Anuales	Horas de Vehículos Generando Ingresos Anuales	Costo Operativo Anual
Área de Pikes Peak	2	3,368,473	4,439,789	290,489	\$21,920,881
Área Metro de Denver	5	105,410,549	65,739,753	4,569,619	\$672,144,348
Cordillera Frontal Norte	5	5,472,178	4,122,606	251,832	\$24,468,293
Área de Pueblo	2	886,915	1,241,666	77,426	\$5,538,295
Grand Valley	1	777,384	986,612	65,380	\$3,502,064
Noreste	1	45,312	77,248	5,351	\$225,249
Suroeste	4	88,390	389,770	19,192	\$852,312
San Luis Valley	1	13,925	125,637	4,051	\$283,084
Gunnison Valley	5	4,361,256	5,425,421	452,264	\$9,000,649
Suroeste	6	422,624	995,031	57,156	\$3,731,793
Intermontano	9	13,298,733	10,656,189	637,834	\$69,009,575
Noroeste	2	1,617,075	1,046,180	76,023	\$5,803,632
Cordillera Frontal Superior	2	215,420	815,022	52,840	\$2,127,241
Cordillera Frontal Central	4	68,432	281,084	25,589	\$922,485
Sur Central	1	29,674	179,117	9,689	\$670,740
Bustang	1	219,729	990,483 ¹	No disponible ²	\$4,218,662 ¹
Bustang Outrider (1 ruta) ³	1	8,127 ³	66,035 ³	No disponible ²	\$124,493 ³
Greyhound FTA 5311(f)	1	19,512	298,875	No disponible ²	\$467,536
Total - Estatal	53	136,323,708	97,876,518	6,594,735	\$825,011,332

1. Los datos de las millas de vehículos generando ingresos y los costos operativos del Bustang son del periodo de julio del 2018 a junio del 2019.
2. Exclusivamente los proveedores de autobuses interregionales no monitorean las horas de vehículos generando ingresos
3. El Bustang Outrider es sólo la ruta Gunnison-Denver (otras rutas están incluidas en las TPRs del Área de Pueblo y del Suroeste).

Fuente: Base de Datos del Transporte Público nacional del 2018 y la Encuesta de Proveedores del Plan Estatal de Transporte Público del 2019 (2018 National Transit Database and 2019 Statewide Transit Plan Provider Survey en inglés)

Datos sobre las Condiciones de los Activos

El Plan Completo de Gestión de Activos del Grupo de Transporte Público (Group Transit Asset Management/TAM en inglés) del CDOT cumple con los requisitos federales y la última vez que se actualizó fue en el otoño del 2018. El plan identifica las condiciones de los activos financiados con fondos estatales o federales para guiar la priorización óptima de las inversiones y mantener los sistemas del transporte público en Colorado en buen estado. En el 2018, el 39 por ciento de los vehículos de transporte público monitoreados por el CDOT en el Estado no se encuentran en buen estado. Es importante notar que los datos sobre las condiciones de los activos presentadas aquí incluyen los vehículos de transporte público de zonas urbanas y rurales. El Plan de TAM sólo incluye agencias rurales de Nivel 2, por lo que los datos a continuación podrían diferir del Plan de TAM.

Región de Planificación	Total de Vehículos Generando Ingresos*	Vehículos que No Están en Buen Estado	Porcentaje de Vehículos que No Están en Buen Estado	Costos Pendientes
Área de Pikes Peak	250	116	46%	\$17,197,600
Área Metro de Denver	1,705	117	7%	\$38,726,200
Cordillera Frontal Norte	192	39	20%	\$7,468,700
Área de Pueblo	50	11	22%	\$2,018,700
Grand Valley	32	6	19%	\$615,300
Noreste	81	43	53%	\$3,348,100
Sureste	53	23	43%	\$2,372,000
San Luis Valley	51	36	71%	\$1,632,300
Gunnison Valley	221	98	44%	\$7,008,500
Suroeste	50	16	32%	\$1,401,800
Intermontano	368	88	24%	\$30,486,200
Noroeste	79	49	62%	\$13,703,800
Cordillera Frontal Superior	6	2	33%	\$455,200
Cordillera Frontal Central	34	14	41%	\$795,700
Sur Central	34	22	65%	\$1,029,500
Total - Estatal	3,206	680	39%	\$128,259,600

*Excluye trenes y teleféricos

** Los vehículos de la Asociación de Gobiernos Locales del Noreste de Colorado (Northeast Colorado Association of Local Governments/NECALG en inglés) están incluidos en el grupo de datos de la TPR Noreste.

Resumen de las Condiciones de los Vehículos Generando Ingresos (2018)



Fuente: Inventario de Activos del Transporte Público en Todo el Estado del CDOT, julio 2019 (CDOT Statewide Transit Asset Inventory, July 2019 en inglés)

Kiowa County Transit
Foto: Cortesía del Condado de Kiowa



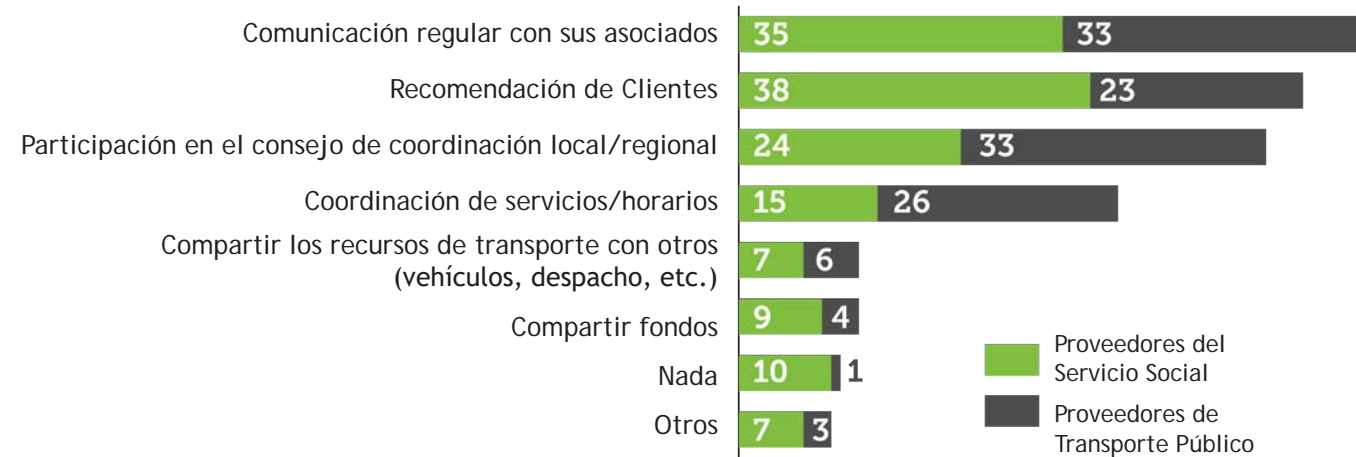
SCCOG Transit
Foto: Cortesía de Aaron López



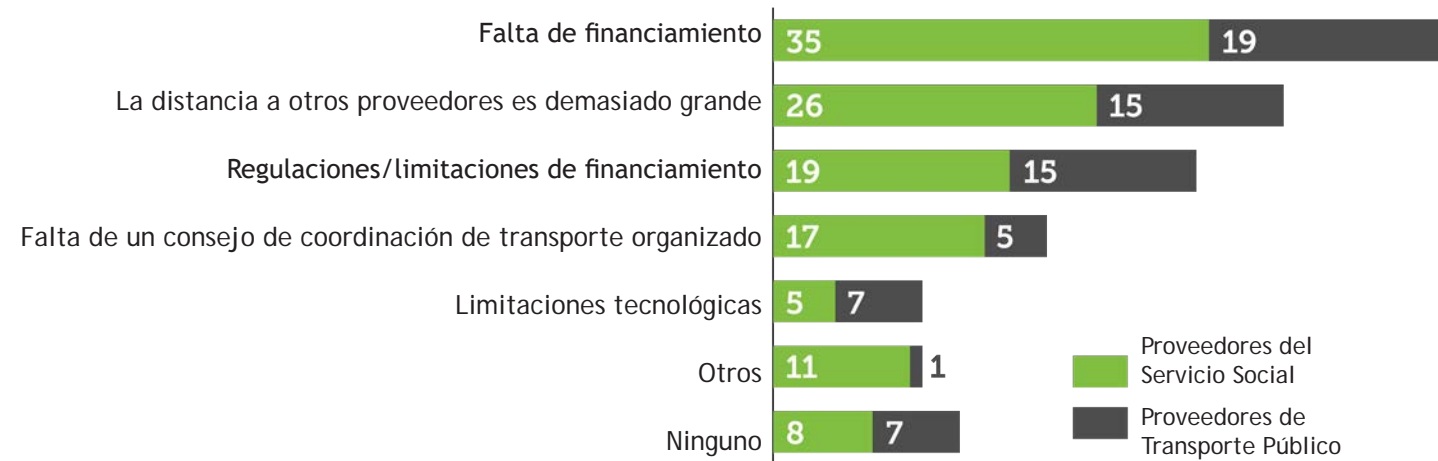
Coordinación en las Regiones de Planificación del Transporte Rural

La coordinación de los servicios de transporte, fuentes de financiamiento, información, vehículos y equipos es fundamental a la hora de buscar formas de minimizar la duplicación de servicios, crear sistemas más eficientes y proporcionar viajes al mayor número de personas posibles. Se están produciendo una variedad de actividades de coordinación existentes entre los proveedores de transporte público y de las agencias de servicio social en todo el Estado. La Encuesta de Proveedores del Plan Estatal de Transporte Público del 2019 obtuvo información de los proveedores en el Estado sobre la coordinación para entender las actividades actuales e identificar los obstáculos.

Actividades de Coordinación en Todo el Estado



Obstáculos a la Coordinación en Todo el Estado

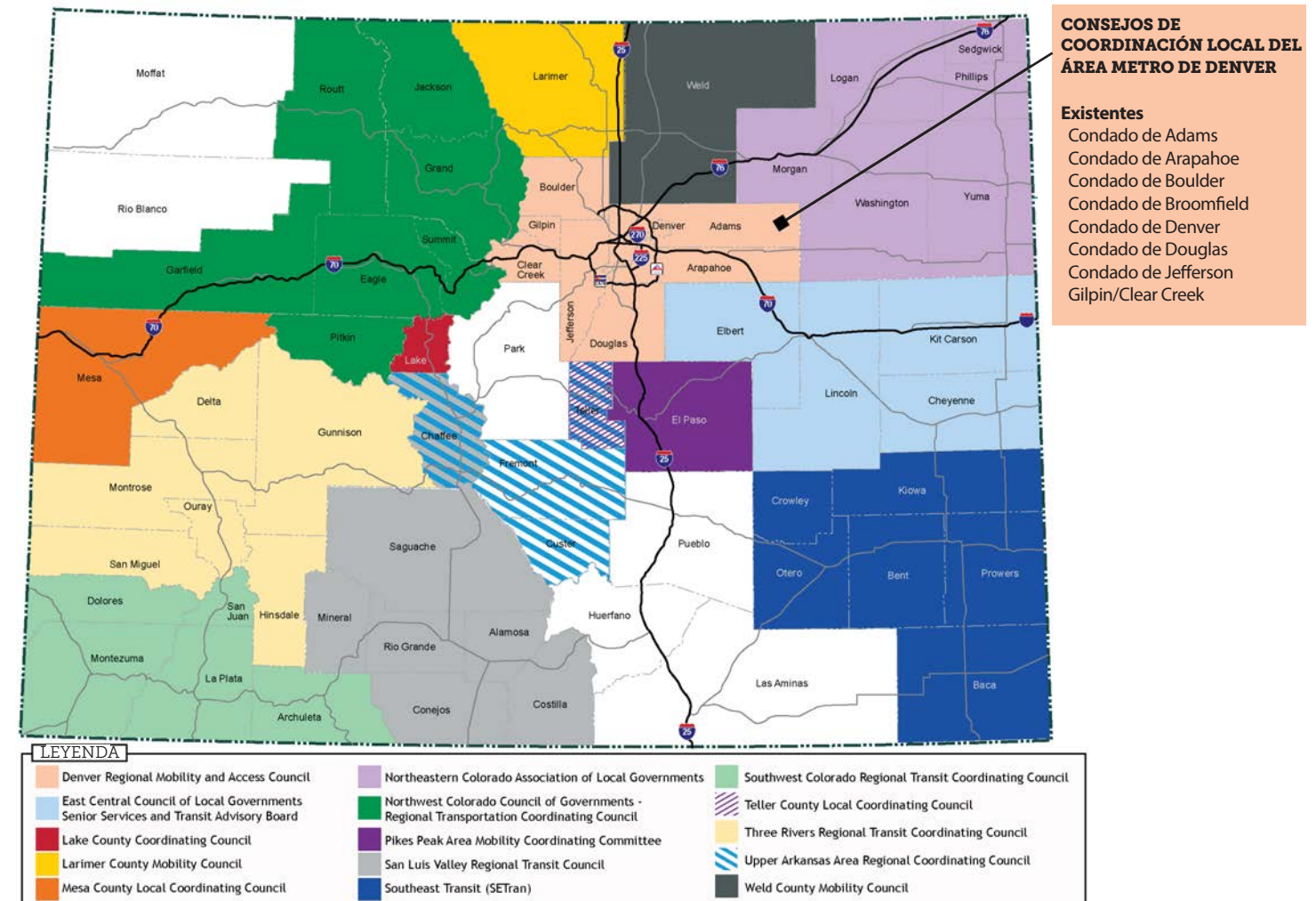


Fuente: Encuesta de Proveedores del Plan Estatal de Transporte Público del 2019 (2019 Statewide Transit Plan Provider Survey en inglés)

Consejos de Coordinación Local y Regional

Muchas entidades proporcionan servicios de administración del transporte público y ayudan a coordinar a los proveedores con los servicios para cumplir con las necesidades de transporte en sus zonas. Cada región y comunidad local tiene un sistema diferente para administrar a sus proveedores de transporte público. Puede encontrar más información detallada sobre estas pequeñas diferencias en varios de los Planes Coordinados de Transporte Público y del Transporte del Servicio Social para cada TPR.

A través de Colorado, varios consejos de coordinación regional y local organizan, promueven, supervisan y/o implementan la provisión de los servicios de transporte coordinados en una zona definida facilitando así la colaboración entre las partes interesadas. En general, el Estado cuenta con 10 consejos de coordinación regional, cuatro consejos de coordinación local rural y ocho consejos de coordinación local urbana. Desde que el Plan Estatal de Transporte Público se actualizó por última vez en el 2015, se crearon 3 nuevos consejos de coordinación. Hay 16 administradores de movilidad en el personal para apoyar las actividades de coordinación del transporte localmente y/o regionalmente.



Fuente: División del Transporte Público y Ferroviario, CDOT (Division of Transit and Rail, CDOT en inglés)

5. Zonas de Enfoque del Transporte Público Estatal

El transporte público en Colorado, hoy y a largo plazo, debe satisfacer las necesidades de una amplia variedad de usuarios, desde empleados hasta turistas y a poblaciones vulnerables. Si bien el mantenimiento del servicio de transporte público existente y la expansión del servicio de apoyo es una prioridad para el CDOT, la planificación de tecnologías futuras y cambios demográfico son igualmente importantes. Este Plan incluye varias áreas de interés para el CDOT que reflejan el panorama tecnológico que cambia con rapidez, innovaciones de movilidad y las necesidades amplias de los coloradenses.

Expansión del Bustang y el Bustang Outrider

Crecimiento

Las expansiones del Bustang y el Bustang Outrider se están planificando en varias fases en los próximos años. El Bustang trabajará con el objetivo de proporcionar servicio cada hora diariamente, para ofrecer un servicio de transporte público con más frecuencia a través de los corredores de la I-70 y la I-25, conectando de esta forma las zonas urbanas más grandes del estado, incluyendo Denver, Colorado Springs, Fort Collins, Pueblo y Grand Junction. La ruta del Bustang de la I-70 sirve también una necesidad crítica de quienes viven en las comunidades de las montañas para que puedan movilizarse a las zonas urbanizadas y también es una alternativa para que los residentes de los núcleos urbanos puedan ir a las montañas. El servicio de temporada como el Snowstang y el Bustang a Estes Park, junto con el servicio de microbuses activado por una aplicación (microtransit en inglés,) que conectan a Vail, son algunas de las formas en la que los servicios del Bustang se están desarrollando para apoyar las necesidades de los coloradenses.

Conectividad

Las regiones se conectarán por medio de las líneas del Bustang y el Bustang Outrider y tendrá como objetivo hacer que los viajes regionales sean más eficientes y accesibles. Esto se planifica mediante un aumento en la frecuencia del servicio existente y la ampliación de nuevas rutas.

Servicio

Las zonas de servicio aumentarán en todo el estado, y más personas podrán utilizar los servicios del Bustang y el Bustang Outrider. El aumento de zonas de servicio también incrementará la integración de más características y comodidades del transporte público, como refugios de autobuses conforme avanza el tiempo.



Autobús Bustang
Foto: Cortesía de RideBustang

Fases de Expansión del Bustang Outrider

El plan de expansión para el Bustang Outrider incluye una estrategia en fases para crecer y ampliar el servicio de transporte público interregional vital en Colorado. El plan de expansión se basa en los aportes del público y partes interesadas de la región, así como una evaluación cuantitativa de las posibles rutas de expansión. La evaluación cuantitativa incluyó proyecciones del número de pasajeros, facilidad de implementación y consideraciones sociales y geográficas de equidad.

2021 - Implementación de Rutas Planificada

- Entre Trinidad y Pueblo (vía I-25)
- Entre Sterling y Greeley (vía I-76/US-34)
- Entre Grand Junction y Telluride (vía US 50 y US 550)
- Entre Craig y Denver (US 40)

Fecha por Determinar – Implementación de Rutas Planificadas

- Entre Montrose y Gunnison
- Entre Craig y Frisco (vía US 40/CO 9)
- Entre Sterling y Denver
- Entre Durango y Pagosa Springs

Mejoras de Capital e Infraestructura

Se están planificando proyectos de transporte público estratégico utilizando fondos del Proyecto de Ley del Senado 267 (SB-267). Los centros de movilidad conformarán una gran parte de la distribución de fondos. Esto permitirá un mayor desarrollo del transporte público de las redes interurbanas y regionales de autobuses y posteriormente de la red de trenes de pasajeros. Las inversiones estratégicas incluirán instalaciones de depósito y mantenimiento, centros de movilidad/estacionamiento park-n-ride (nuevos o ampliados), estaciones de transporte público (nuevas o ampliadas), centros de operaciones de transporte público, infraestructura del transporte público rápido de autobuses y paradas de autobús con refugio.

Planificación del Tren de Pasajeros para la Cordillera Frontal

En el 2017, la comisión Colorado Southwest Chief Commission fue readaptada por decreto legislativo para convertirse en la Southwest Chief and Front Range Passenger Rail (FRPR abreviación en inglés) Commission. Esta comisión está facilitando la implementación y operaciones de la FRPR desde Pueblo a Fort Collins y la planificación de futuras conexiones a Nuevo México y Wyoming. En el 2019 se puso en marcha un estudio de la FRPR para desarrollar una estrategia de implementación de trenes de pasajeros que incluyan cuatro elementos principales: (1) Actividades y documentación previas a La ley de Política Ambiental Nacional (Pre-National Environmental Policy Act/ Pre-NEPA activities and documentation en inglés), (2) planificación del desarrollo del servicio, (3) participación de las partes interesadas, (4) e identificación de opciones de estructuración de gobierno.

La FRPR tiene el potencial de equilibrar la red de transporte estatal y proporcionar opciones de transporte multimodal entre los principales centros poblacionales a lo largo de la Cordillera Frontal y podría:

- Proporcionar mayores opciones de movilidad para viajes seguros, eficientes y confiables a lo largo de la Cordillera Frontal - hay opciones limitadas de transporte público interurbano en la actualidad.
- Conectar los destinos del corredor y las comunidades con centros de empleos, comercio, recreo, servicio médico, esparcimiento y entretenimiento.
- Solucionar el incremento en la demanda de viajes interurbanos y regionales - efectos del crecimiento poblacional y el aumento del congestionamiento en las principales autopistas.
- Proporcionar una opción de modo de transporte para el sector demográfico cambiante y sus demandas de transporte correspondientes.
- Proporcionar una alternativa de transporte interurbano para las comunidades de bajos recursos y marginadas - conectar viviendas económicas con puestos de trabajo.

Prioridades de los Participantes de la Encuesta de la FRPR

3 Prioridades Principales

1. Mejorar la calidad del aire
2. Tiempos de viaje confiables
3. Ampliar las opciones de viaje

RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE LA FRPR

Como tarea inicial del estudio de la FRPR, la Comisión Ferroviaria realizó una encuesta en todo el estado para determinar el interés y apoyo a la FRPR. Más de 6,900 coloradenses participaron en dicha encuesta, y aunque la encuesta no fue estadísticamente válida los resultados indican un amplio apoyo.

95%

de los encuestados confían que La FRPR puede ayudar a resolver las necesidades de transporte a lo largo de la Cordillera Frontal

93%

de los encuestados apoyan el establecimiento de la FRPR entre al menos Fort Collins y Pueblo

92%

de los encuestados manifestaron que estarían interesados en utilizar el servicio si estuviera disponible

Se prevé que el estudio de la FRPR finalice en el 2021. La Comisión Ferroviaria, el CDOT y las partes interesadas de la comunidad continuarán llevando a la FRPR de la visión a la implementación en apoyo de opciones de movilidad alternativas sostenibles para una Cordillera Frontal en crecimiento.

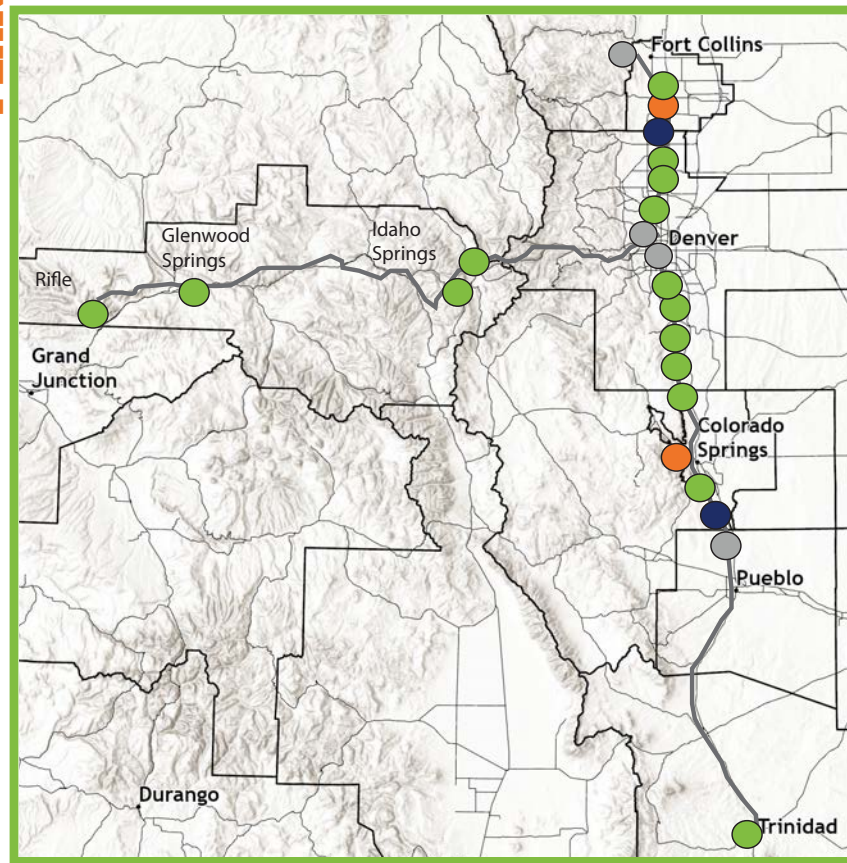


Light Rail Station
Foto: Cortesía del RTD Flickr

Centros de Movilidad

El crecimiento poblacional, los niveles de emisiones/polución más elevados, y como resultado la carga que representa al medioambiente y al sistema de transporte muestran la necesidad de crear nuevas opciones de movilidad para los residentes de Colorado. Los centros de movilidad pueden ayudar a resolver estos problemas al mismo tiempo que conectan el sistema de transporte público y ofrecen oportunidades para utilizar otros modos de transporte como caminar y andar en bicicleta. Los esfuerzos para proporcionar una mejor conectividad a los servicios existentes como el Bustang y el Bustang Outrider, también se encuentran en marcha y se están planificando a lo largo de la I-25 y la I-70. Los centros de movilidad trabajarán en conjunto con otras mejoras de infraestructura como estaciones de transporte público (nuevas o ampliadas), instalaciones de estacionamiento park-n-ride, proyectos de transporte público rápido de autobuses, y desarrollos orientados al transporte público. La integración de la infraestructura y las conexiones de la primera y última milla para otros modos de transporte es vital para garantizar el uso seguro y accesible de los centros de movilidad. Los centros de movilidad han sido evaluados y planificados utilizando los criterios y clasificaciones estratégicas establecidas para proyectos de transporte público. Además de las estaciones de transporte público existentes, se han aprobado el diseño y/o construcción de otras estaciones o se han identificado como posibles proyectos.

Centros de Movilidad de la I-25 y la I-70



- Estación de Transporte Público Existente
- Diseño Aprobado
- Construcción Aprobada
- Posible Proyecto

Estación Golden de Jefferson
Foto: Cortesía del RTD Flickr



Criterio de Evaluación de Proyectos Estratégicos de Transporte Público

Los centros de movilidad se han evaluado y planificado utilizando criterios y clasificaciones estratégicas establecidas para proyectos de transporte público y para seleccionar qué proyectos deben realizarse

1. Disponibilidad del Proyecto
2. Naturaleza Estratégica
3. Sistema de Apoyo Estatal
4. Zonas Objetivo del Plan Estatal de Transporte Público
5. Apoyo en la Planificación
6. Factores Adicionales

Electrificación de Flotas

Colorado está comprometido a mejorar la calidad del aire a largo plazo en el Estado invirtiendo en vehículos con cero emisiones (zero emission vehicles/ZEV en inglés). El Estado recibió aproximadamente \$68 millones del fideicomiso de liquidación de la Volkswagen (VW abreviación en inglés), con planes establecidos en el Plan Estatal de Atenuantes para Beneficiarios. Las áreas de enfoque incluyen la infraestructura de vehículos eléctricos (EV abreviación en inglés) y apoyo a las agencias de transporte público, distritos escolares y otras flotas en la compra de vehículos eléctricos. Los fondos se utilizarán para una variedad de mejoras puntualizadas a continuación. Del total recibido del fideicomiso de liquidación de la VW, 30 millones serán destinados a los autobuses de transporte público, con fondos adicionales designados a la administración de programas.

Objetivos de Financiamiento del Plan Estatal de Atenuantes para Beneficiarios



Incentivar proyectos que apoyen la adopción de vehículos con cero emisiones, incluido los vehículos de transporte público



Eliminar obstáculos y acelerar la adopción de vehículos de transporte público con cero emisiones



Mejorar la calidad del aire en zonas que históricamente han experimentado desproporcionadamente el peso de la contaminación del transporte público y fueron las más afectadas por las violaciones de emisiones del diésel de la VW



Aumentar el alcance de los fondos de liquidación promoviendo el acceso a beneficios de electrificación del transporte para las comunidades que no tienen la capacidad de comprar y/o apoyar el uso personal de vehículos eléctricos

Las agencias de transporte público a través del Estado, incluyendo Breckenridge Free Ride, ECO Transit, Estes Park, Mountain Metropolitan Transit, RFTA, Summit Stage y Vail Transit han recibido los fondos FTA 5339(c) para Vehículos con Baja o Sin Emisiones y apoyar la electrificación de flotas

Retos de la Electrificación de Flotas

- Mayores costos en la compra de vehículos
- Mejoras de infraestructura que requieren una reestructuración a la carga de combustible y depósitos de vehículos
- Entrenamiento para el personal de mantenimiento y operadores
- Planificación de la transición a las flotas mixtas.
- Administración de los costos de combustible/electricidad (cargos por demanda y energía)
- La operación en condiciones difíciles, como clima frío y pendientes pronunciadas

Estrategias de Electrificación de Flotas

El CDOT continuará ayudando a implementar el Plan de Vehículos Eléctricos de Colorado (Colorado EV Plan en inglés) asistiendo a las agencias de transporte público en sus esfuerzos de planificación para asegurar que cada agencia tome decisiones informadas para cumplir con las metas de electrificación local y Estatal, de equidad y de la calidad del aire. Las posibles estrategias de electrificación de flotas deben incluir:

- Desarrollar un marco de políticas a nivel estatal
- Proporcionar recursos educativos y llevar a cabo talleres/entrenamientos
- Apoyar los planes de EV de las agencias de transporte público
- Proporcionar ayuda financiera mediante el fideicomiso de liquidación de la VW u otros mecanismos de financiamiento disponibles
- Desarrollar un Contrato Maestro de Compras a nivel estatal para facilitar el proceso de adquisición de las agencias.

Para apoyar exitosamente la electrificación de flotas del transporte público en todo el estado, las agencias, departamentos estatales y otras partes interesadas tendrán que colaborar e interactuar en nuevas formas para garantizar que la electrificación del transporte público proceda de una forma que sea fiscalmente viable y equitativa.

La colaboración entre agencias y partes interesadas ya se está produciendo en diversas formas, como la Colorado Electric Vehicle Coalition (CEVC abreviación en inglés), la Colorado Association of Transit Agencies (CASTA abreviación en inglés) y la Public Utilities Commission - Dirigieron el Grupo de Trabajo de EV. Muchas de las partes interesadas y grupos fueron fundamentales en el desarrollo del Plan de EV de Colorado del 2018 y el trabajo de la Colorado Energy Office para actualizar el plan original en el 2020, que incluirá el desarrollo de metas futuras para la electrificación de flotas del transporte público.

Infraestructura de Vehículos Conectados por Tecnología

El avance rápido de la tecnología ha creado la necesidad de que los departamentos de transporte se preparen para el futuro de la movilidad. En el 2017, el CDOT creó un programa enfocado en el despliegue y estrategias para tecnologías conectadas y autónomas. El programa se centra en la estrategia del Estado relacionadas a las tecnologías avanzadas de vehículos y a la infraestructura de vehículos conectados (CV abreviación en inglés), a los datos, y a la introducción de la automatización de vehículos. Varios esfuerzos del Estado incluyen el despliegue de la infraestructura de vehículos conectados a través del estado en más de 400 millas en todo Colorado, la evaluación de datos y las asociaciones con jurisdicciones locales.

Además, el CDOT seguirá presidiendo el Grupo de Trabajo de Movilidad Autónoma (Autonomous Mobility Task Force en inglés), que evalúa el despliegue seguro de vehículos autónomos que no cumplen con las regulaciones federales, estatales y locales. A la fecha, Colorado ha realizado dos despliegues AV que han pasado por el proceso del Grupo de Trabajo (autobús de transporte público Easy Mile y los vehículos de mantenimiento del CDOT - atenuador montado en un camión autónomo), y están explorando oportunidades para expandir este tipo de pilotos.

INICIATIVAS DEL PROGRAMA DE VEHÍCULOS CONECTADOS Y AUTÓNOMOS

- **Vehículos conectados por tecnología:** Despliegue de infraestructura estatal de vehículos conectados por tecnología, basándose en el banco de pruebas piloto de CV de la I-70, el CDOT desplegará más de 400 millas de infraestructura para vehículos conectados por tecnología a través de la red interestatal de Colorado.
- **Datos:** Evaluar la solidez, fiabilidad y oportunidades en los datos de los CV del CDOT. Las asociaciones contarán con jurisdicciones locales, industria privada, socios académicos y otros. Los datos de los CV del CDOT se pondrán a disposición del público para permitir el intercambio de datos y trabajar hacia la interoperabilidad de datos
- **Colaboración:** Organizar intercambios de colegas y financiar oportunidades de investigación con otras jurisdicciones. Trabajar en estrecha colaboración con la comunidad regional (tanto dentro de Colorado como los estados limítrofes) para desarrollar formatos para la recopilación de datos y permitir la interoperabilidad y el intercambio de datos.
- **Regulación:** Continuar presidiendo el Grupo de Trabajo de Movilidad Autónoma en Colorado. El grupo de trabajo es responsable de evaluar el despliegue seguro de vehículos autónomos que no cumplen con las regulaciones federales, estatales y locales. A la fecha, Colorado ha realizado dos despliegues de AV que han pasado por el proceso del Grupo de Trabajo (autobús de transporte público Easy Mile y los vehículos de mantenimiento del CDOT – atenuador montado en un camión autónomo).
- **Automatización de Equipos del CDOT:** Sobre la base del éxito que tuvo el atenuador autónomo del CDOT, el CDOT está explorando otras oportunidades para introducir la automatización de sus vehículos. Una herramienta de implementación propuesta incluye la instalación de sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS abreviación en inglés) posteriores a la compra para los autobuses operados por el CDOT que tendrán mejoras de seguridad a muy corto plazo, tales como, asistencia para mantenerse en el carril, evitar colisiones, frenado de emergencia automático y otros. El CDOT colaborará con la comunidad académica para probar y validar los sistemas en un autobús piloto y desplegarlos luego de una prueba exitosa. La tecnología del ADAS puede servir como base para evaluar “bus platooning” (grupo de autobuses viajando en conjunto mediante el uso de tecnología) y niveles más altos de automatización de vehículos, mientras se mejora la seguridad de las operaciones de autobuses en general.



Foto: Cortesía del RTD Flickr

“Un Colorado Conectado”

El CDOT está ubicando y monitoreando tecnologías emergentes y posibles oportunidades para integrar mejor los sistemas de transporte público a través de Colorado. Actualmente, el CDOT está trabajando en el proyecto “Un Colorado Conectado” (Colorado Connected en inglés) con proveedores de transporte público en todo el Estado para utilizar datos del General Transit Feed Specification (GTFS abreviación en inglés) para optimizar información entre los proveedores y hacer que la información esté disponible con más facilidad para el público viajero, como información de llegada y salida de autobuses en tiempo real.

El CDOT encuestó en el 2020 a los proveedores de transporte público sobre el concepto de “Un Colorado Conectado”, y las agencias indicaron un fuerte apoyo a la infraestructura de tecnología integrada - como el GTFS - para proporcionar un servicio de recopilación de datos más consistentes y universal a través del Estado. Proyectándose hacia el futuro, el CDOT continuará asociándose con agencias de transporte público de todo el Estado para crear una sola plataforma tecnológica para usuarios y proveedores de servicio y así compartir y encontrar información. Esto permitirá que se viaje sin interrupciones a través del Estado utilizando múltiples agencias de transporte público.

“Un Colorado Conectado” Plan de Implementación a Corto Plazo

1. Contratar a un proveedor para recopilar, organizar y publicar información sobre el servicio de transporte público
2. Proporcionar asistencia específica a las agencias
3. Recopilar comentarios sobre iniciativas futuras

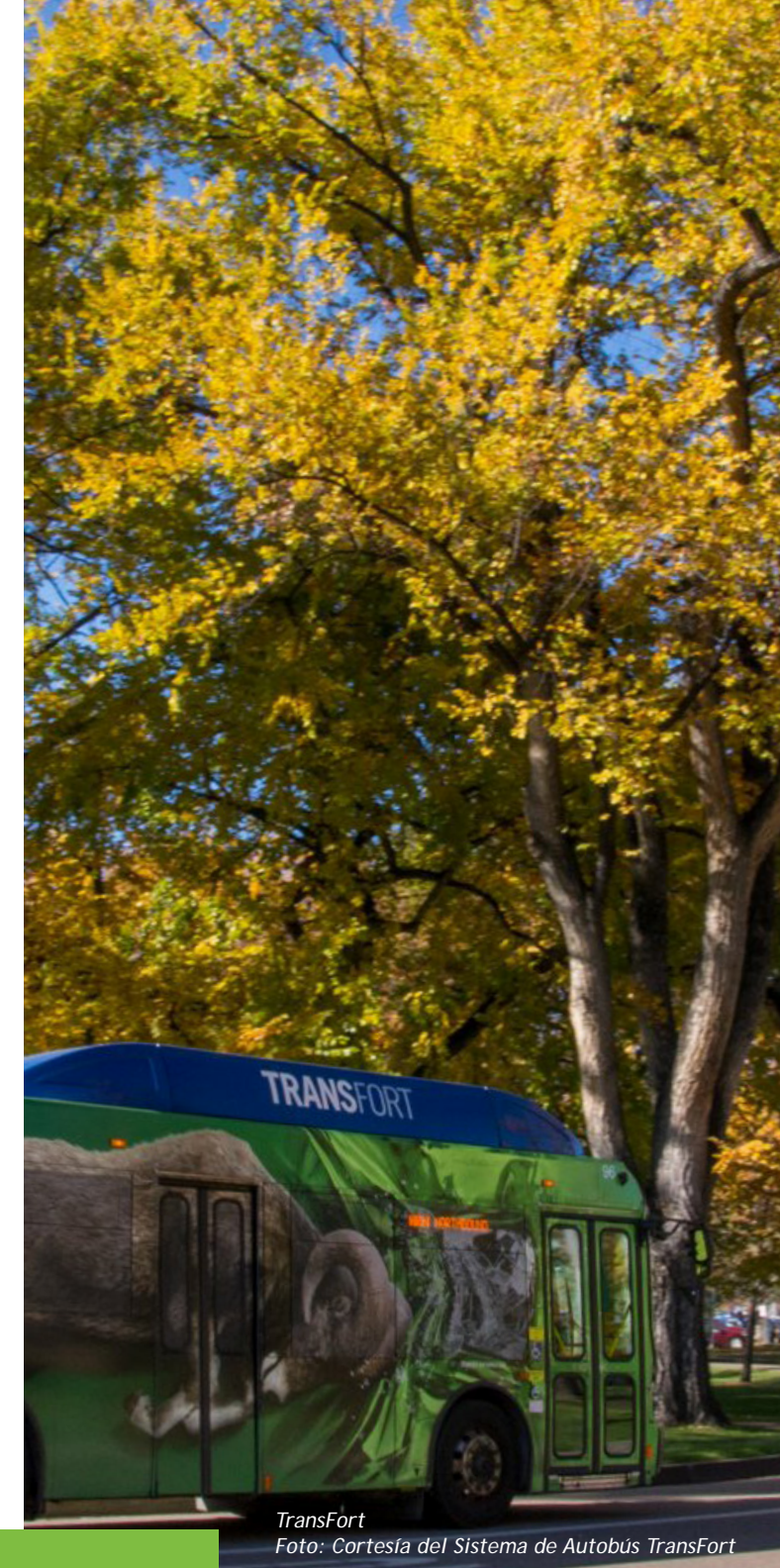
Posibles Beneficios de “Un Colorado Conectado”



Para los Usuarios: Habilidad de viajar sin interrupciones a través de proveedores de transporte público con información de fácil acceso a través de planificación combinada de viajes con boleto universal



Para Proveedores de Transporte Público: Habilidad de coordinar y compartir información a través de múltiples regiones y en todo el Estado



TransFort
Foto: Cortesía del Sistema de Autobus TransFort

Problemas de Transporte de los Veteranos

La población veterana de Colorado tiene cerca de 400,000 personas, con las concentraciones más altas de veteranos en el Área Metropolitana de Denver, el Área de Pikes Peak y el Área de Pueblo. Aunque estas regiones tienen las mayores concentraciones de veteranos, estas comunidades se encuentran en todo el Estado. Numerosas instalaciones de Asuntos de Veteranos están ubicadas en todo el Estado para satisfacer las necesidades de este segmento de la población.

Las diversas ubicaciones de estas instalaciones requieren sistemas de transporte público para conectar a veteranos con diferentes niveles de capacidad con los servicios necesarios, independientemente de si viven en comunidades urbanas o rurales. Como parte de los esfuerzos administrativos de coordinación y movilidad del Estado, la búsqueda de oportunidades para utilizar mejor los vehículos existentes para transportar tanto a veteranos como otras poblaciones vulnerables para maximizar la eficiencia del viaje es fundamental. Además, el CDOT está considerando extender las rutas existentes del Bustang (para algunos o todos los viajes) desde la Estación Union de Denver hasta el hospital de Asuntos de Veteranos (Veteran Affairs en inglés) ubicado en Aurora, Colorado.

VETERANOS E INSTALACIONES PARA VETERANOS EN COLORADO

~400,000 VETERANOS EN COLORADO

17

Lugares para Pacientes Ambulatorios

6

Centros para Veteranos

4

Lugares para Pacientes Hospitalizados

Fuente: VA Veteran Population Projection Model, VA Geographic Distribution of Expenditures, VA Annual Benefits Report, U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2017

Problemas de Transporte de los Veteranos en la Encuesta de Transporte Estatal de Adultos Mayores y Adultos con Discapacidad del 2019



“Apoyar los problemas de transporte de los veteranos” fue clasificado como una de las tres principales preocupaciones de transporte en todo el Estado

Preocupaciones sobre el Transporte de los Veteranos



Tarifas Caras



Servicio poco Frecuente

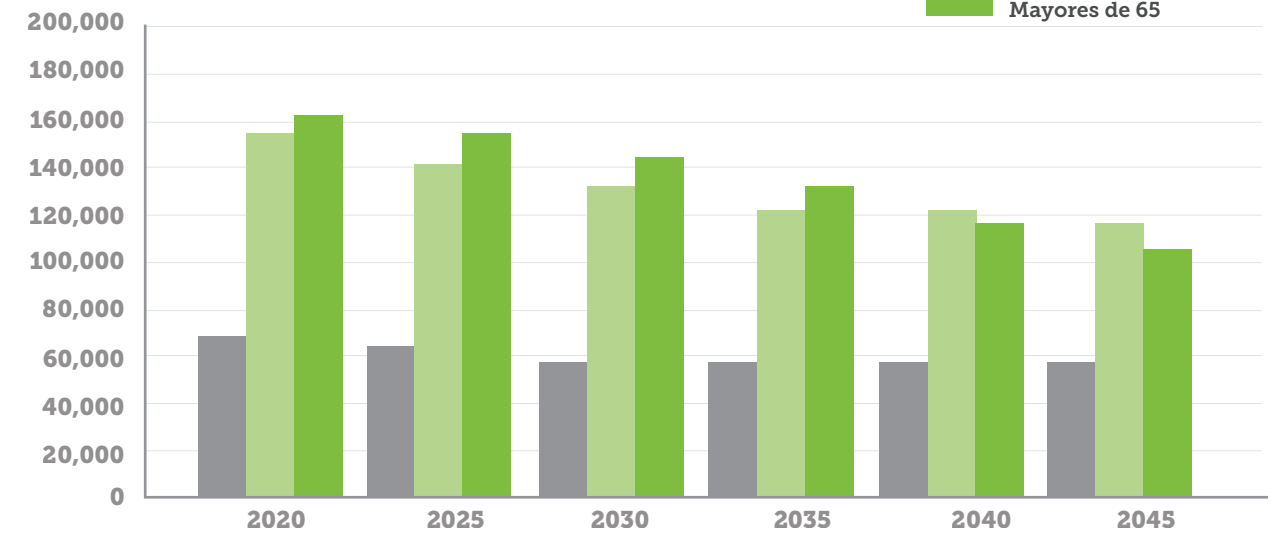
Fuente: Encuesta de Transporte Estatal de Adultos Mayores y Adultos con Discapacidad del 2019 (2019 Statewide Transportation Survey of Older Adults and Adults with Disabilities en inglés)

Foto: Cortesía del Pueblo Mountain Village



Problemas de Transporte de los Veteranos

Distribución de la Población de Veteranos por Edades Estatal a través del Tiempo



Fuente: Modelo de Proyección de la Población de Veteranos de VA (VA Veteran Population Projection Model), Distribución Geográfica de Gastos de VA (VA Geographic Distribution of Expenditures), Informe Anual de Beneficios de VA (VA Annual Benefits Report), Oficina del Censo de EE.UU., Encuesta de la Comunidad Americana, 2017 (U.S. Census Bureau, American Community Survey, 2017)

En los próximos cinco años se espera que la población de veteranos mantenga una distribución por edades similar en todo Colorado. Sin embargo, se prevé que la brecha entre los veteranos mayores de 65 años y los que se encuentran entre los 40 y 64 años incrementen ligeramente.

ENVEJECIMIENTO DE LA POBLACIÓN VETERANA Y EL TRANSPORTE PÚBLICO

La distribución por edades de la población veterana es fundamental para entender cómo debe desarrollarse el transporte público en los próximos años. El grupo de edad más grande de veteranos en Colorado son los mayores de 65 años y seguidos por personas entre las edades de 40 y 64 años. En los próximos 25 años, la distribución de edades seguirá una trayectoria similar, siendo el grupo de edad más grande de veteranos los mayores de 65 años. En el 2040, se espera que esta tendencia cambie por primera vez en 20 años. La edad, capacidad y ubicación geográfica son factores importantes para garantizar que el transporte público pueda satisfacer las necesidades de los veteranos y crear un sistema de transporte público inclusivo en Colorado.

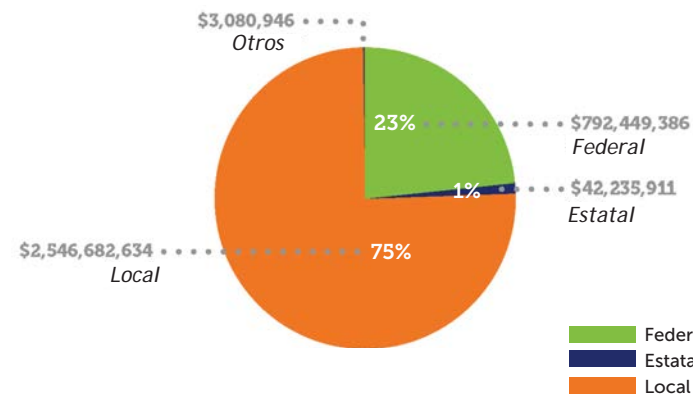
Foto: Cortesía de Fort Carson Mountaineer



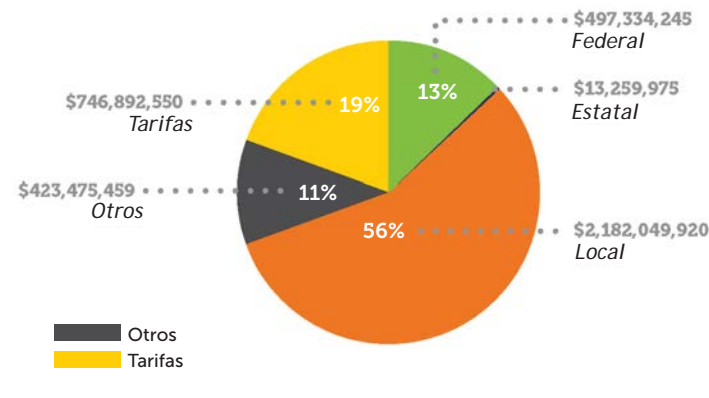
6. Panorama Financiero

La operación y mantenimiento de los servicios de transporte público son costosos, ya sea en las zonas rurales donde extensas rutas cubren grandes áreas geográficas con infraestructura limitada, en economías que dependen del turismo con alto costo de mano de obra, o en las principales áreas metropolitanas donde se necesita una inversión significativa en infraestructura y un extenso mantenimiento de flotas para apoyar al servicio. Además, el financiamiento del transporte público es complejo y los proveedores de Colorado suelen utilizar la estrategia de financiamiento combinado que incluye fondos federales, estatales, tarifas locales, donaciones y/o ingresos tributarios (p. ej. Impuestos de alojamiento, impuestos sobre la venta, impuestos sobre la propiedad). Los fondos públicos se utilizan principalmente para apoyar los servicios de transporte público en Colorado y la mayoría de las agencias dependen de fondos locales y federales debido a que la disponibilidad de fondos estatales es limitada. Esta sección proporciona un panorama actual en todo el Estado de los niveles de financiamiento y las tendencias de los proveedores urbanos y rurales de Colorado.

Fuentes de Ingresos de Capital Estatal



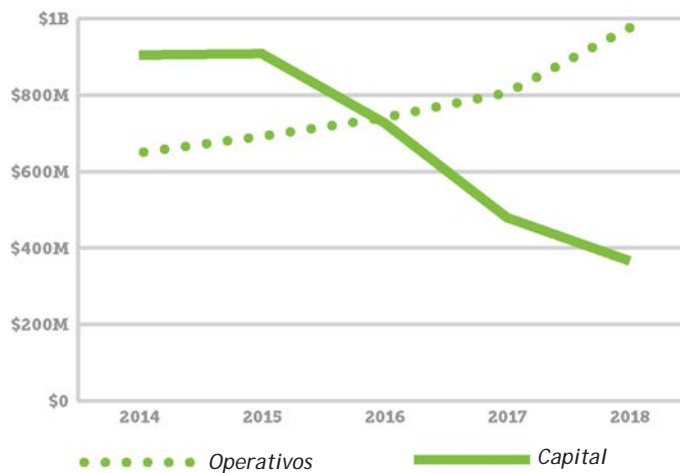
Fuentes de Ingresos Operativos Estatal



Fuente: Base de datos del Transporte Público Nacional del 2014-2018 Promedio de 5 Años y la Encuesta de Proveedores del Plan Estatal de Transporte Público del 2019

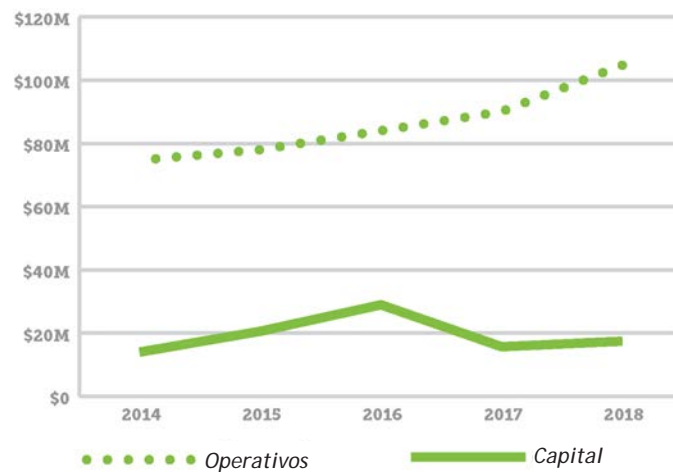
Ingresos de Capital y Operativos en los Pasados 5 Años (Incluyendo al RTD y a Proveedores Principales Urbanos y Rurales)

Los fondos operativos incrementaron en casi el 60 por ciento en un periodo de cinco años con el financiamiento de capital disminuyendo gradualmente desde el 2016, lo cual se debe en gran parte a la finalización de los principales proyectos de FasTracks del RTD de trenes urbanos y suburbanos en los últimos años.



Ingresos de Capital y Operativos en los Pasados 5 Años (Excluyendo al RTD y a Otros Proveedores Principales Urbanos)

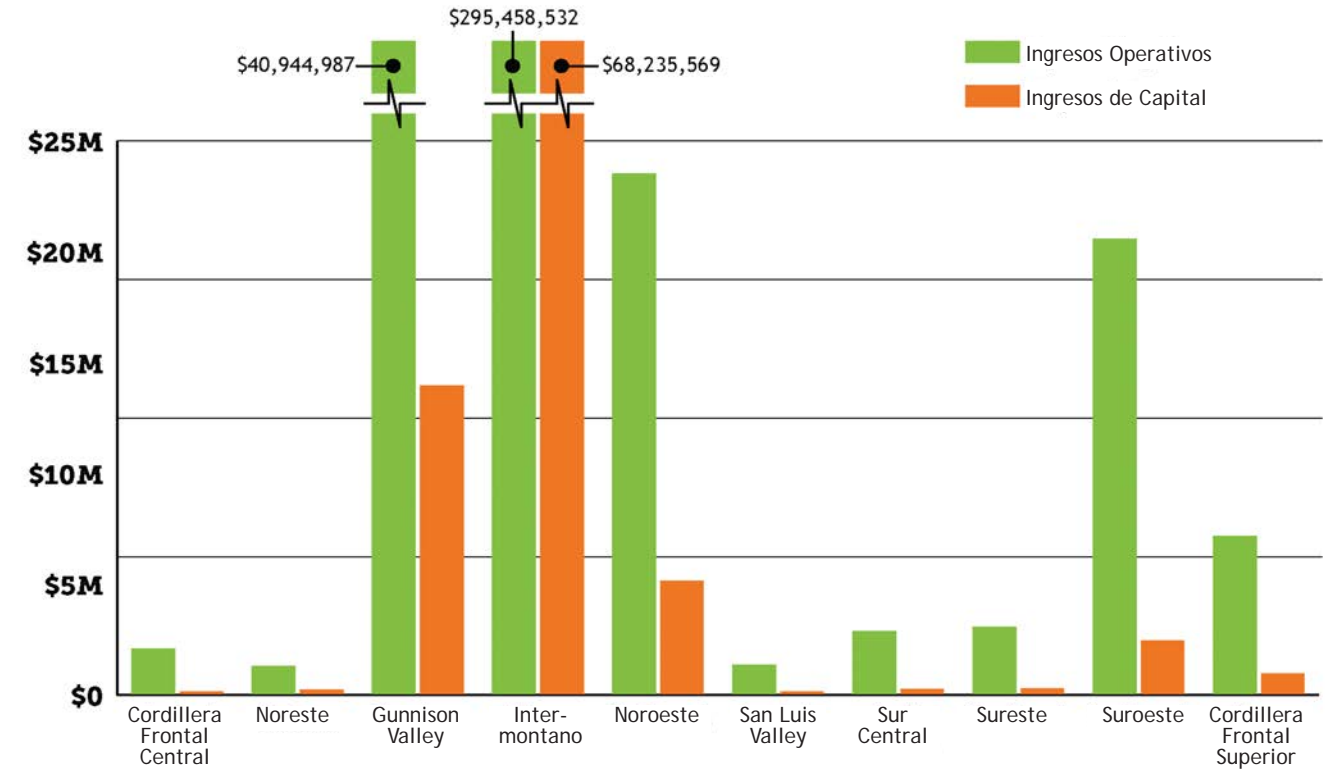
Las tendencias de los ingresos operativos de las agencias rurales son notablemente similares a las tendencias de todo el Estado; sin embargo, la tendencia de financiamiento de capital es bastante estable, alrededor de \$20.0 millones anuales.



Fuente: Base de datos del Transporte Público Nacional del 2014-2018 y la Encuesta de Proveedores del Plan Estatal de Transporte Público del 2019

Ingresos Operativos y de Capital de las TPRs Rurales

Cuando se examina el total estatal de los ingresos de capital y operativos del transporte público, la extracción de los datos rurales es importante, ya que proporcionalmente, las zonas urbanizadas tienen un ingreso extremadamente alto comparado con las zonas rurales. El siguiente gráfico proporciona un panorama de los ingresos por TPR basados en los datos presupuestarios del 2014-2018. En los últimos cinco años, las TPRs Intermontano, Gunnison Valley y Noroeste recibieron la mayor parte de los ingresos de capital y operativos, lo cual se atribuye en gran medida a la presencia de grandes centros turísticos y de servicios de transporte público basados en el turismo.



Fuente: Base de datos del Transporte Público Nacional del 2014-2018 y la Encuesta de Proveedores del Plan Estatal de Transporte Público del 2019 (National Transit Database 2014-2018 and 2019 Statewide Transit Plan Provider Survey en inglés)

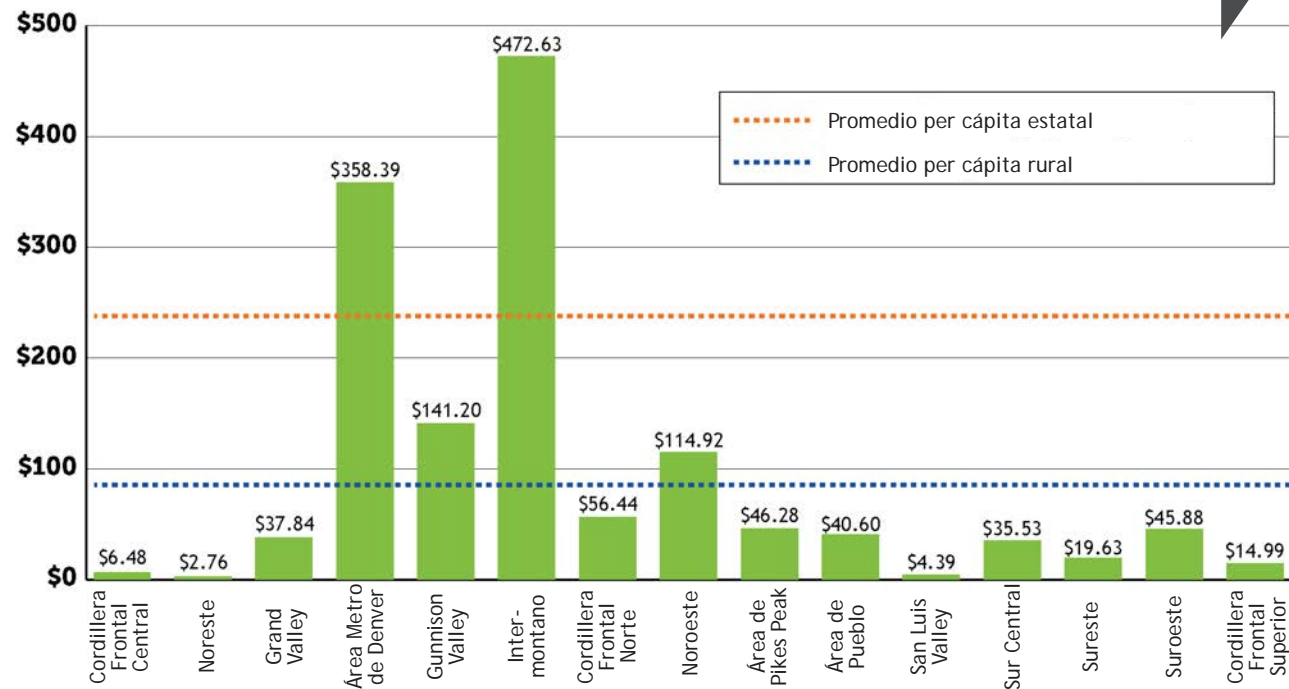


Foto: Cortesía de la RFTA

Financiamiento del Transporte Público Estatal Per Cápita

Financiamiento Per Cápita de las TPRs

El financiamiento del transporte público per cápita, como lo calculan los informes de la NTD, varía mucho a través de las regiones urbanas y rurales de Colorado. Como se muestra, las TPRs del Área Metropolitana de Denver y la Intermontano tienen el mayor gasto per cápita - debido en gran parte al extenso sistema de transporte público regional financiados por los impuestos sobre las ventas en el Área Metropolitana de Denver y el financiamiento de los sistemas de transporte público de los centros turísticos por los municipios locales, autoridades regionales de transporte y los impuestos sobre las ventas y propiedades. Las zonas con el menor gasto per cápita del transporte público son las TPRs del Noreste y de San Luis Valley.



Análisis de Equidad del Financiamiento del Transporte Público Estatal y Federal

Según las regulaciones federales del Título VI y de Justicia Ambiental, la recopilación y el análisis de datos adicionales de las poblaciones de bajos recursos, minoritarias, y con dominio limitado del inglés (Limited English Proficiency/LEP en inglés) se realizó para identificar los posibles impactos de desigualdad. El proceso de planificación del transporte público estatal recopiló y analizó información pertinente a estas poblaciones de la siguiente manera: (1) creación de perfiles demográficos, (2) desarrollo del índice de dependencia en el transporte público estatal, (3) evaluación de la equidad de los fondos estatales y federales del transporte público. Los perfiles demográficos y la evaluación del índice de dependencia en el transporte público se incluyeron anteriormente en este plan.

Los fondos estatales y federal del transporte público fueron agregados y asignados por condados en todo el Estado de Colorado en base a un amplio esfuerzo de recopilación de datos utilizando a la NTD, el conjunto de datos del CDOT y las opiniones de los proveedores de transporte público a través del Estado. Luego de reunirse los datos de financiamiento, se asignaron recursos a nivel de condado para realizar un análisis comparativo con las poblaciones de bajos recursos, minoritarias y LEP.

Proceso de Planificación del Título VI del Transporte Público Estatal

1. Creación de perfiles demográficos
2. Desarrollo de un mapa de índice de dependencia en el transporte público estatal
3. Evaluación de la equidad de financiamiento estatal y federal del transporte público. Los perfiles demográficos y el índice de dependencia en el transporte público se incluyeron anteriormente en este plan

Distribución del Financiamiento por Condado

Los 64 condados de Colorado fueron evaluados en base al impacto dispar de las siguientes formas: (1) un condado recibe un 3 por ciento o una porción mayor en financiamiento estatal y federal para el transporte público comparado con las poblaciones de bajos recursos, minoritarias y LEP ó (2) un condado recibe un 3 por ciento o una porción menor en financiamiento estatal y federal para el transporte público comparado con las poblaciones de bajos recursos, minoritarias y LEP. A continuación, se muestran los condados de Colorado que recibieron una porción proporcionalmente más alta o baja de financiamiento para el transporte público. Todos los condados que recibieron una distribución desproporcionada - mayor o menor - de financiamiento se encuentran en zonas urbanizadas. Los condados que recibieron una porción menor de fondos en comparación con las poblaciones de bajos recursos, minoritarias y LEP incluyen Adams, El Paso, Larimer, Pueblo y Weld. El CDOT tomará en consideración los resultados del análisis del impacto dispar para informar las metodologías de asignación de fondos futuros.

Criterio del Impacto Dispar

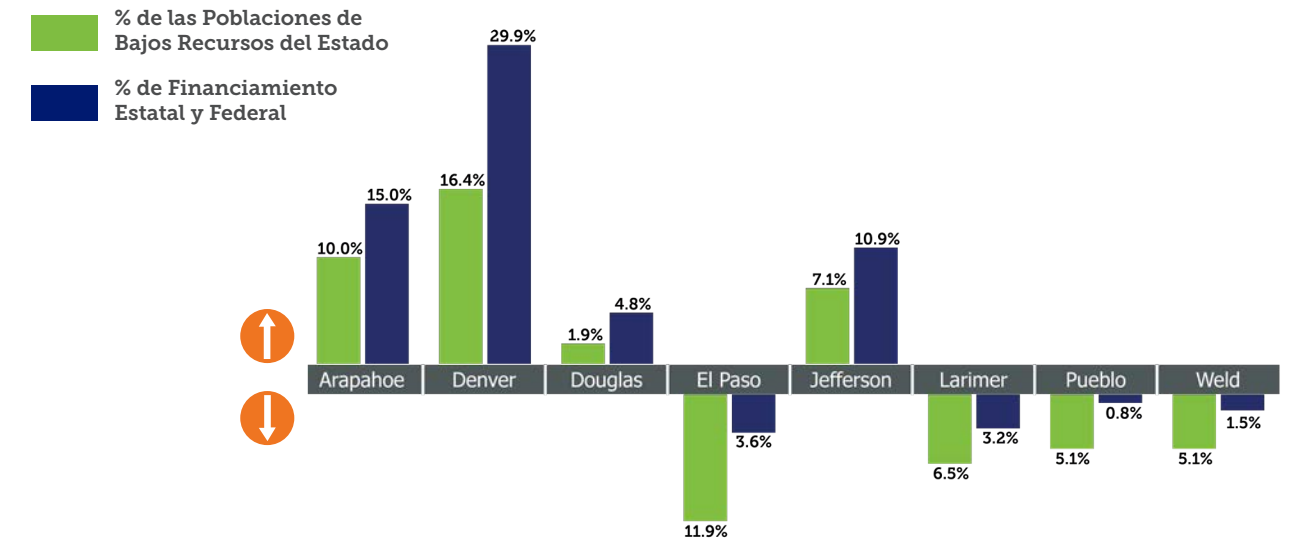


Un condado recibe un 3 por ciento o una porción mayor en financiamiento estatal y federal para el transporte público en comparación con las poblaciones del Título VI

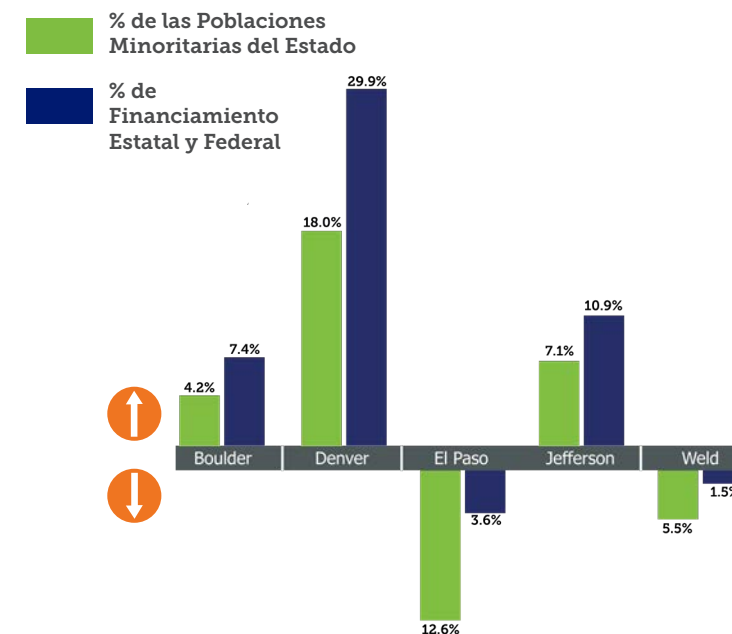


Un condado recibe un 3 por ciento o una porción menor en financiamiento estatal y federal para el transporte público en comparación con las poblaciones del Título VI

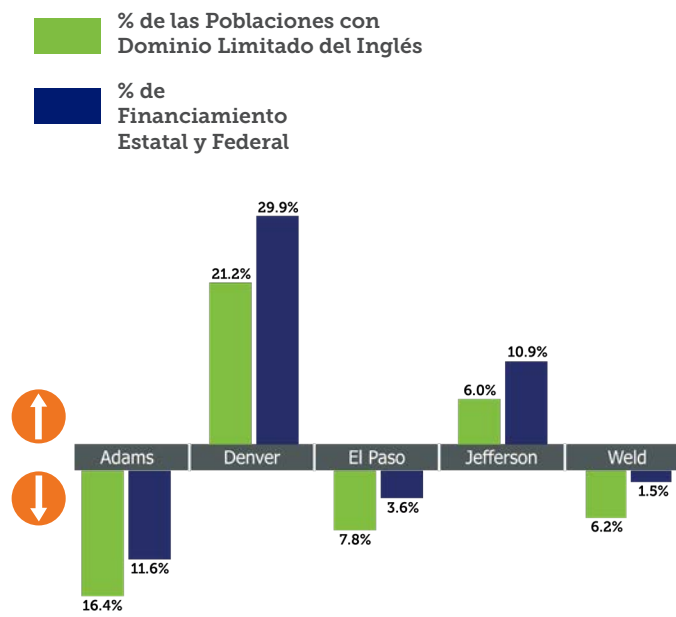
Poblaciones de Bajos Recursos



Poblaciones Minoritarias



Poblaciones con Dominio Limitado del Inglés



Proyecciones Financieras del Transporte Público Estatal

Las proyecciones de las operaciones y el financiamiento del transporte público estatal proporciona un marco operativo para la planificación del transporte público hacia el futuro. Sin embargo, mientras que las proyecciones de planificación son informativas, no son de ninguna forma predicciones del futuro. Muchos factores influyen en las proyecciones de ingresos, incluido: (1) disponibilidad y asignación de fondos federales, estatales y locales; (2) volatilidad económica; y (3) la tasa de inflación. Para proporcionar las bases de planificación futura, las proyecciones anuales operativas y de capital de todo el estado se fundamentaron en la base de datos de la NTD del 2018 y en las respuestas de las Encuestas de Proveedores del Plan Estatal de Transporte Público del 2019. Eventos a corto plazo como la pandemia de COVID 19 puede que hayan reducido los fondos disponibles al CDOT para proyectos debido a menores ingresos fiscales, pero no cambiarán significativamente las trayectorias financieras a largo plazo para las zonas rurales. Los cinco escenarios financieros proporcionan información sobre los impactos en los ingresos de capital y operativos del transporte público desde un punto de referencia para mantener el statu quo a la posible adición de nuevos fondos de transporte público a través de la planificación con un alcance al año 2045.

Consideraciones importantes Relacionadas a las Proyecciones Financieras en Todos los Escenarios

- Tasas de crecimiento anual asumidas para los fondos federales - 2 por ciento; ingresos por pasajes - 2 por ciento; inflación 2.8 por ciento
- Se incluye una estimación anual de la inversión requerida para las flotas y tener a todos los vehículos de transporte público en buen estado para el 2030 (basado en el Plan de Activos del Transporte Público del 2018 del CDOT)
- La división de ingresos del Proyecto de Ley del Senado SB-267 17-267 es del 25 por ciento/75 por ciento para el CDOT y las TPRs, respectivamente, con un 100 por ciento de los fondos de la TPR asignados a las mejoras de capital
- Los posibles nuevos fondos estatales se dividen 10 por ciento/90 por ciento para el CDOT y las TPRs, respectivamente, con una división de 50/50 de los fondos de la TPR asignados a proyectos de capital y operativos

Escenarios de Proyección Financiera

Escenario 1: Mantener el statu quo

Mantiene los fondos existentes de la FTA, fondos estatales FASTER, y los ingresos por pasajes del Bustang

Escenario 2: Crecimiento Limitado

Escenario 1 más los fondos del Proyecto de Ley del Senado 09-228, los fondos de la opción multimodal del CDOT y los fondos de liquidación de la Volkswagen.

Escenario 3: Crecimiento hasta el 2022

Escenario 2 más los fondos aprobados del Proyecto de Ley del Senado 17-267

Escenario 4: Crecimiento hasta el 2030

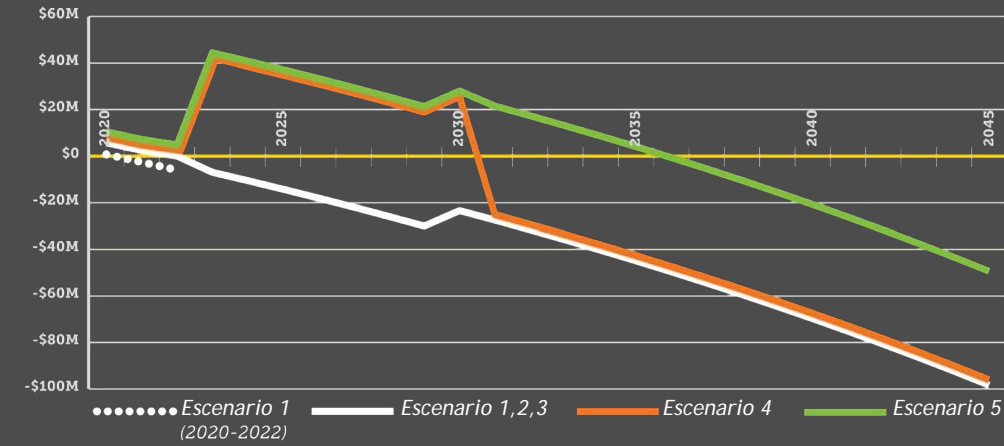
Escenario 3 más \$50 millones anuales de posibles nuevas fuentes de financiamiento estatal hasta el 2030

Escenario 5: Crecimiento hasta el 2045

Escenario 3 más \$50 millones anuales de posibles nuevas fuentes de financiamiento estatal hasta el 2045

Definiciones

Total Anual de los Superávits/Déficits a Nivel Estatal (incluye al RTD y a todos los principales proveedores urbanos y rurales)



Fuente: CDOT

Bajo el escenario de la Ley Actual (Escenario 3), Colorado actualmente está en déficit con respecto al monto total de financiamiento necesario para mantener el nivel de servicio proporcionado en años anteriores. Éste es el resultado de dos años de costos de inflación compuestos entre el 2018 (año más reciente en que la Base de Datos de Transporte Público Nacional de la FTA ha estado disponible) y el 2020. La reducción de aproximadamente \$7.0 millones en la brecha estatal del 2029 al 2030 fue ocasionada por la finalización del trabajo retrasado para mantener todo en buen estado, el cual en el 2019 fue de \$76.7 millones en todo el Estado de los proveedores urbanos secundarios.

En el escenario más optimista (Escenario 5), en el cual la contribución anual de \$50 millones para el transporte público continúa hasta el 2045, las finanzas del sistema Estatal de transporte público entran en un déficit persistente y creciente en el 2036. La tendencia de descenso en la posición fiscal general proyectada del sistema de transporte público estatal conforme avanza el tiempo se deben a los efectos del costo de inflación compuesto asumido para las operaciones y el capital. Los \$50 millones anuales tendrían que indexarse en un 8 por ciento anual promedio después del 2035 para estar al día con las presiones de los costos inflacionarios entre el 2035 y el 2045.

Total Anual de los Superávits/Déficits Operativos de las TPRs Rurales (excluye al RTD y a los principales proveedores urbanos)

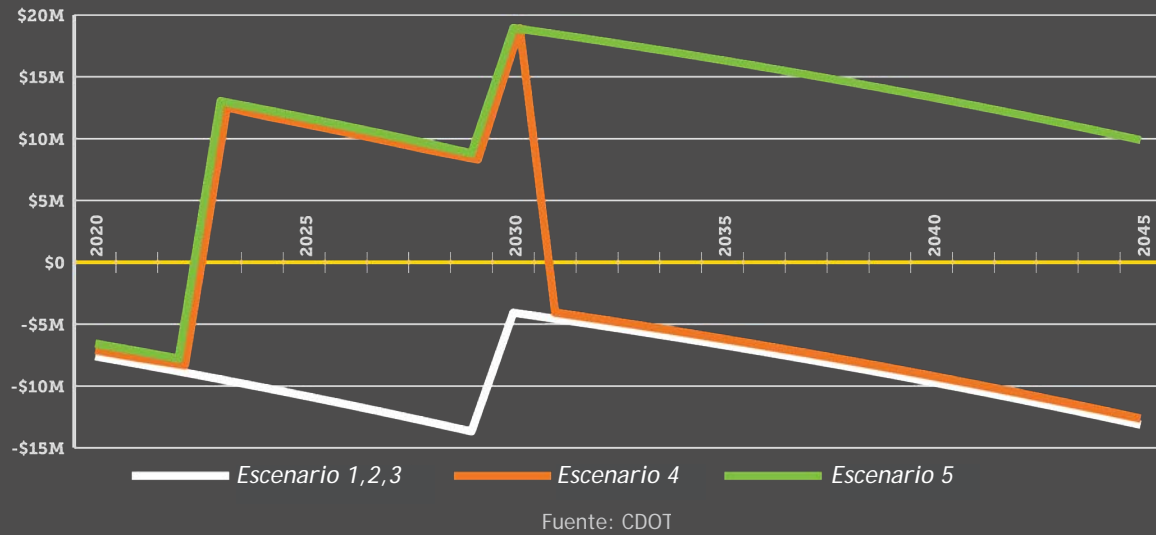


Fuente: CDOT

El sistema de transporte público estatal se encuentra en la actualidad en el punto de equilibrio desde una perspectiva operativa; sin embargo, la inflación de costos que promedian un 2.8 por ciento anual mermarán la posición operativa conforme avanza el tiempo. El pronóstico proyecta déficits anuales con respecto al nivel operativo actual de servicio de aproximadamente \$85 millones anuales para el 2045 sin una nueva fuente sustancial de financiamiento a nivel estatal.

Bajo el Escenario 5, el cual asigna \$50 millones en fondos estatales para el transporte público hasta el 2045 con un 50 por ciento de los fondos asignados a las operaciones de los proveedores urbanos secundarios, las operaciones son sostenibles hasta el 2031. Los fondos operativos tendrían que indexarse en un 9.4 por ciento anual promedio del 2031 al 2045 para estar al día con las necesidades operativas en todo el Estado.

Total de los Superávits/Déficits de Capital de las TPRs Rurales del Estado (excluye al RTD y a los principales proveedores urbanos)



En el Escenario 3, las fuentes de financiamiento de capital del sistema de transporte público estatal son más abundantes que las fuentes de financiamiento operativo. Sin embargo, los fondos de capital no son suficientes para cubrir los costos de reemplazo de todos los vehículos del transporte público que han llegado al final de su vida útil. Cabe señalar que estas proyecciones financieras no toman en cuenta el costo de reemplazo de instalaciones u otros activos de capital no relacionadas a vehículos, a medida que pasa el tiempo. Por lo tanto, los déficits anuales a nivel estatal relacionados al mantenimiento de todos los activos de capital son mayores de lo que se presenta aquí.

Si se asignan \$50 millones en nuevos fondos estatales para transporte público hasta el 2045 como se muestra en el Escenario 5, la proyección financiera indica que los fondos de capital excederían el monto necesario para el reemplazo de la flota de vehículos a través del horizonte del pronóstico. En este escenario, el total de vehículos en buen estado estatal registran un superávit, dejando a las TPRs un importante fondo común para resolver los problemas de instalaciones y otras necesidades de capital no relacionadas a vehículos. Sin embargo, dado los grandes déficits operativos pronosticados, incluso en el Escenario 5 que es optimista, este análisis sugiere la consideración de un mayor apoyo a las operaciones para satisfacer las necesidades operativas conforme pasa el tiempo.



Pronostico del Financiamiento Federal y Estatal

Financiamiento Federal para el Transporte Público

La insuficiencia estructural del Fondo Fiduciario de Carreteras (Highway Trust Fund/HTF en inglés) federal es muy conocida. Los impuestos al combustible de motor y otros impuestos relacionados con camiones de carga que financian el HTF se están erosionando debido a los avances tecnológicos en el ahorro de combustible y debido a que el impuesto a la gasolina no se ajusta en base a la inflación. Esto amenaza el nivel actual del financiamiento federal para el transporte público en todo el país.

El modelo financiero de referencia de Colorado asume un incremento del 2 por ciento anual en fondos federales para el transporte público asignados u otorgados a las agencias de transporte público en Colorado, por encima de la línea de base reportado en los datos de la NTD del 2018. Si el Congreso no puede mantener los aumentos de financiamiento para el transporte público y las agencias de transporte público reciben financiamiento federal fijo hasta el 2045, esto reduciría el financiamiento para proveedores del transporte público rural en un total de \$139 millones en fondos acumulados hasta el 2045.

Financiamiento del Transporte Público Estatal

Existe un problema paralelo con los fondos para el transporte estatal asignados al transporte público en Colorado. Los fondos otorgados al transporte público a través de la legislación FASTER proporcionan \$15 millones anuales para el transporte público, sin embargo, los dólares de FASTER no están indexados a la inflación, minimizando el alcance general de dichos fondos conforme pasa el tiempo. Además, mientras que la SB-267 permite \$500 millones anuales adicionales en ingresos procedentes de los contratos de arrendamiento-compra de activos del Estado para proyectos de transporte, se han ejecutado sólo dos años de arrendamiento-compra hasta el momento y sólo el 10 por ciento de esos fondos se destinarán al transporte público. El financiamiento del transporte público del SB-267 debe utilizarse en proyectos de inversión de capital, y como tal, no cubre las necesidades operativas actuales y futuras de los proveedores en todo el Estado.

Además, los fondos estatales se asignan a las regiones de planificación del transporte en base a criterios de población y medición de la necesidad de servicios de transporte público, y las partes interesadas en algunas zonas de Colorado consideran que sus regiones están mejor atendidas por el financiamiento de carreteras que por el financiamiento del transporte público. Muchas agencias tienen una lista de necesidades pendientes, pero no tienen los recursos para proporcionar los fondos de contrapartida locales necesarios para obtener fondos estatales para el transporte público.



Consideraciones de Financiamiento Federal a 10 Años

Si las limitaciones de obligación actuales promulgadas en la Ley de Asignaciones Consolidadas del 2019 de la nación aumentan por la inflación hasta el 2029, el presupuesto parlamentario proyecta un **déficit acumulado de \$47 mil millones en la Cuenta Nacional de Transporte Masivo para el 2029**. Sin embargo, de acuerdo con el Centro Eno para el Transporte, un aumento inmediato de 3.2 centavos/galón en los impuestos federales al combustible dedicados al transporte público garantizaría la solvencia de la Cuenta de Transporte Masivo del HTF hasta el 2030, momento en el que serían necesarios nuevos aumentos de impuestos o transferencias de fondos generales.

Inflación de Costos

Las proyecciones del transporte público estatal de Colorado se basan en la tasa de inflación anual de un 2.8 por ciento. Sin embargo, la tasa actual de inflación podría tener un impacto sustancial en las proyecciones de ingresos. Desde la fecha hasta el 2045, por ejemplo, si la inflación anual actual promedia un 3.5 por ciento, la situación fiscal en todo el estado se deterioraría en un total de \$612 millones. Sin embargo, si la inflación promedia sólo un 2 por ciento, la situación fiscal en todo el estado mejoraría en \$572 millones. Las proyecciones financieras son extremadamente sensibles a la inflación a largo plazo y demuestran que tan importante es que los ingresos crezcan proporcionalmente con el costo.

Programas y Oportunidades de Financiamiento

El financiamiento federal a través de la Administración de Transporte Público Federal es la principal fuente de ingresos para los proveedores de servicios de transporte público y transporte del servicio social en el Estado de Colorado para proyectos tanto operativos como de capital en zonas urbanas y rurales. El CDOT sirve de beneficiario designado para recibir los fondos para el transporte público rural y asigna Subsidios para las Zonas Rurales (5311), fondos basados en una metodología de asignación del financiamiento rural definida para Colorado. La Formula de Financiamiento para Zonas Urbanas (5307) proporciona fondos a beneficiarios designados en cada una de las cinco zonas urbanas a través de Colorado. Los fondos 5307 pueden utilizarse como fondos de asistencia de capital y operaciones del transporte público y para la planificación relacionada con el transporte. El CDOT asigna fondos para Autobuses e Instalaciones de Autobuses (5339), Planificación (5304), y Mejora Ergonómica en la Movilidad para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad (5310) a través de un proceso anual competitivo de solicitud de subvenciones abierto a proveedores rurales y proveedores pequeños urbanos en el Estado. En marzo del 2020, el Proyecto de Ley CARES se convirtió en ley para proporcionar fondos de ayuda debido a la pandemia de COVID-19. Este fondo asignó \$30 millones a las zonas rurales. Además, los programas 5311 y 5311(f), utilizados para financiar los servicios del Bustang y la Greyhound, también recibieron un aumento de financiamiento.

Históricamente, ha habido disponibilidad limitada de fondos para las necesidades operativas y de capital del transporte público. En el 2017, la legislatura estatal aprobó el SB-267, que asigna \$500 millones en fondos generales para cada uno de los cuatro años para solucionar las necesidades de transporte. El SB-267 exige que al menos el 10 por ciento, ó \$50 millones, se asignen anualmente a proyectos de capital de transporte público. El veinticinco por ciento de los fondos del SB-267 para el transporte público se asignan a proyectos del CDOT, incluido el Bustang; aproximadamente el 50 por ciento de los fondos se asignarán a proyectos del CDOT y de agencias asociadas; y el 25 por ciento de los fondos se destinarán a proyectos de mejoras de transporte público de agencias locales. El SB-267 es sólo un programa de cuatro años; para que el financiamiento continúe, la legislatura estatal deberá aprobar dicha legislación.

Dado el limitado financiamiento estatal para el transporte público, muchas agencias de transporte público en el Estado dependen en gran medida de fondos locales para financiar sus servicios, especialmente los dólares de las operaciones. Fuentes alternativas de financiamiento para financiar los servicios de transporte público local y regionalmente incluyen:

- Fondos Generales
- Impuestos al hospedaje
- Tarifas de estacionamiento
- Impuestos sobre la propiedad
- Asociaciones público-privadas
- Autoridades del transporte rural
- Impuestos sobre las ventas y el uso
- Patrocinios/donaciones
- Impuestos al turismo
- Impuestos sobre servicios públicos/tarifas
- Tarifa de vehículos



Foto: Cortesía de Summit Daily News

Programas de Financiamiento de la Administración Federal de Transporte Público

- Accelerating Innovative Mobility - 5310
- Access and Mobility Partnerships - 5310
- Bus and Bus Facilities Discretionary Program -5339(b)
- Capital Investment Grant - 5309
- Enhanced Mobility of Seniors and Individuals with Disabilities - 5310
- Grants for Buses & Bus Facilities - 5339(a)
- Grants for Rural Areas - 5311
- Human Resources & Training - 5314
- Integrated Mobility Innovation - 5310
- Low or No Emission Vehicle Program - 5339(c)
- Mobility for All Pilot Program Grants - 5310
- Mobility on Demand (MOD) Sandbox Demonstration Program - 5312
- Pilot Program for Transit-Oriented Development Planning 20005(b)
- Planning Grants - 5304
- Public Transportation Innovation - 5312
- Rural Transportation Assistance Program - 5311(b) (3)
- State of Good Repair Grants - 5337
- Technical Assistance & Standards Development - 5314(a)
- Tribal Transit Funding - 5311(c)
- Urbanized Area Formula Funding - 5307

Foto: Cortesía de Visit Telluride



7. Objetivos, Estrategias y Medidas de Desempeño del Transporte Público Estatal

Los objetivos del Plan Estatal de Transporte Público se alinean directamente con los objetivos de las áreas de movilidad, seguridad, y gestión de activos del Plan Estatal de Transporte. Cada objetivo de área del transporte público incluye estrategias de implementación y una discusión sobre las medidas de desempeño.



Objetivos de Movilidad
Un sistema de transporte público con integración modal que proporcione conectividad local, regional e interregional que sea económico, eficiente y fácil de usar.

La movilidad, con relación al transporte público - significa proporcionar opciones que permitan a las personas llegar a sus destinos. La variedad de movilidad ofrece a los viajeros opciones en las zonas de congestión; permite que aquellos que no tienen automóvil o no pueden conducir tengan acceso a trabajos, productos y servicios; y apoyan los viajes de los visitantes y el acceso a la recreación en todo el Estado. Las proyecciones de población, empleo y población de adultos mayores de Colorado muestran un crecimiento significativo en los próximos 25 años, lo que significa que serán necesarias opciones de viaje más confiables y accesibles. Además, el futuro de la tecnología, las preocupaciones sobre la calidad del aire, la necesidad de mejorar los resultados de la salud física y el continuo aumento de millas recorridas de vehículos en Colorado requieren de soluciones que vayan más allá de los vehículos ocupados por una sola persona.

La Estrategia para las Medidas de Desempeño del CDOT

El Marco de las Medidas de Desempeño del CDOT a través de la Directiva de Política 14 (PD 14 abreviación en inglés) se basan en los objetivos de las áreas de movilidad, seguridad y gestión de activos del Estado. El CDOT mide su progreso en base al logro de los objetivos de este plan a través de una serie de medidas cuantitativas de desempeño que controlan el progreso en materia de movilidad, seguridad, y gestión de activos. Estas medidas de desempeño se registran en la PD 14 y en los documentos para reportar el desempeño, que se incluyen en el Apéndice F del Plan Estatal de Transporte.

Estrategias de Implementación de Movilidad

Mejoras y Expansión del Servicio

- Maximizar las fuentes existentes de financiamiento y buscar nuevas fuentes para ampliar los servicios interregionales para cubrir las necesidades de los residentes, empleados y visitantes
- Implementar las rutas de expansión del Outrider planificadas para el 2021; realizar otras rutas prioritarias del Outrider en fases según lo permita el financiamiento
- Incrementar la frecuencia del servicio del Bustang en la I-70 y la I-25
- Investigar el servicio de "microtransit" para apoyar al servicio del Bustang en el corredor de la I-70
- Apoyar las necesidades de transporte de veteranos y ampliar el servicio existente del Bustang de la estación Denver Union a las instalaciones Administrativas de Veteranos en Aurora
- Monitorear los resultados del estudio de la FRPR y a medida que se dispone del financiamiento, finalizar la planificación y diseño adicional e implementar el servicio de Pueblo a Fort Collins
- Definir una estrategia de política para apoyar la distribución apropiada de fondos de capital y operativos para satisfacer mejor las necesidades de los servicios de transporte público rural existentes y apoyar la expansión del servicio.

Coordinación y Asociaciones

- Apoyar a las agencias de transporte público y transporte del servicio social en las zonas rurales para ampliar la actividad del consejo de coordinación local y regional
- Fomentar la coordinación de servicios para mejorar la eficiencia del sistema
- Informar al público sobre oportunidades de transporte público local, regional y estatal
- Desarrollar y aprovechar las inversiones del sector privado
- Fomentar la coordinación de la planificación con el programa de la Empresa de Transporte de Alto Rendimiento del CDOT para incorporar el uso del transporte público en carriles administrados

Conectividad

- Implementar mejoras planificadas en los centros de movilidad de las zonas urbanas y rurales; realizar en fases otros centros de movilidad planificados según lo permita el financiamiento
- Enfocarse en mejoras para las paradas de autobús y park-n-ride en zonas rurales y así apoyar el servicio del Outrider
- Asociarse con agencias locales y regionales para integrar el uso de tierras y el transporte público en los desarrollos existentes y futuros
- Integrar mejoras para ciclistas y peatones/ADA en todos los proyectos y así mejorar el acceso al transporte público
- Aprovechar los proyectos de mejoras viales mediante la integración simultánea de mejoras de infraestructura del transporte público
- Implementar los esfuerzos de "Un Colorado Conectado" para proporcionar mayor conectividad entre los proveedores de transporte público

Tecnología

- Invertir en mejoras de infraestructura de las instalaciones del transporte público para incrementar su atractivo (p. ej. park-n-ride, paradas de autobús, señalización)
- Coordinar con socios regionales para mejorar y ampliar los centros de transporte público y centros de movilidad a través del Estado
- Coordinar con la Oficina de Movilidad Innovadora del CDOT para apoyar la transición a las flotas de transporte público eléctricas/o de combustible alternativo
- Coordinar con la Oficina de Movilidad Innovadora del CDOT para evaluar la tecnología de vehículos conectados/ autónomos con los servicios de transporte público existentes
- Apoyar a las agencias de transporte público a través del Estado mientras planifican y se preparan para la transición a las flotas eléctricas/combustible alternativo
- Invertir en mejoras tecnológicas para asistir a los servicios de respuesta a demanda en el Estado
- Implementar los esfuerzos de "Un Colorado Conectado" para optimizar la información entre los proveedores y hacer que los datos estén disponibles con más facilidad al público viajero
- Mejorar la diseminación de información sobre el transporte público utilizando nueva tecnología
- Implementar boletos universales entre múltiples proveedores públicos y privados

Medidas de Desempeño de Movilidad

Debido a que la PD 14 se estaba actualizando al momento de la publicación, las siguientes categorías son una muestra representativa de las métricas de desempeño del transporte público. Para información actualizada sobre las métricas de monitoreo del desempeño del transporte público, consulte PD 14 en el Apéndice F del Plan Estatal de Transporte.

1. Número de pasajeros del transporte público para pequeñas zonas urbanas y zonas rurales
2. Número de pasajeros del Outrider y del Bustang
3. Total de millas de servicio generando ingresos del servicio del Bustang y del Outrider



Objetivos de Seguridad

Una red de transporte público adaptable que haga que los viajeros se sientan seguros y protegidos.

La seguridad es la primera prioridad del CDOT y llevar a las personas a sus destinos por medio del transporte público no es la excepción. La seguridad para el transporte público significa un comportamiento seguro de los usuarios y operadores y garantiza que los vehículos y equipos se mantengan bien y operen en buen estado. Los objetivos de seguridad y medidas de desempeño del CDOT se alinean con el Plan de Seguridad del Transporte Público Nacional de la FTA para mejorar la seguridad del sistema de transporte público en Colorado.

Estrategias de Implementación de Seguridad



- Ayudar a las agencias de transporte público a mantener flotas, instalaciones y servicios seguros
- Proporcionar dirección en la seguridad y medidas de seguridad para los sistemas de transporte público
- Monitorear los datos del desempeño de seguridad según las directrices de la FTA para lograr el nivel máximo posible de seguridad en el transporte público
- Invertir en medidas de preparación y respuesta en casos de emergencia para crear un sistema de transporte más adaptable y resolver las preocupaciones que surgen como el cambio climático y pandemias

Medidas de Desempeño de Seguridad

Debido a que la PD 14 se estaba actualizando en el momento de la publicación, las siguientes categorías son una muestra representativa de las métricas de desempeño del transporte público. Para información actualizada sobre las métricas de monitoreo del desempeño de seguridad, consulte PD 14 en el Apéndice F del Plan Estatal de Transporte.

1. Monitorear los datos del desempeño de seguridad según las directrices de la FTA para lograr el nivel más alto posible de seguridad en el transporte público
2. Numero de accidentes del Bustang y el Outrider que podrían evitarse
3. Monitorear los datos del desempeño de seguridad de los vehículos conectados y autónomos



Objetivos de Gestión de Activos

Un sistema de transporte público de alta calidad que sea financieramente sostenible y que opere en buen estado.

La gestión de activos es un factor clave para asegurar el funcionamiento seguro y confiable de los servicios de transporte público en Colorado y asegurarse que las personas puedan llegar a sus destinos. El CDOT es responsable de la gestión de activos en el Plan Estatal de Gestión de Activos del Transporte Público, que incluye todos los vehículos e instalaciones de propiedad del Estado, así como todos los activos de las agencias locales y regionales que reciben financiamiento de la FTA. Mantener los activos según el programa, sustituir los vehículos según los planes de sustitución de flotas, asegurarse de que los vehículos se guarden adecuadamente para prolongar su vida útil son todos estos factores críticos en la preservación del sistema de transporte público Estatal.

Estrategias de Implementación de Gestión de Activos



- Adherirse a las métricas de gestión de activos relacionadas al Plan Estatal de Gestión de Activos del Transporte Público
- Utilizar el Plan Estatal de Gestión de Activos del Transporte Público para mantener las flotas de transporte público estatal en buen estado
- Colaborar con agencias locales y regionales para mejorar las instalaciones de depósito y mantenimiento existentes y/o construir nuevas instalaciones
- Mantener las flotas del Bustang y del Outrider en buen estado
- Proporcionar asistencia a las agencias locales y regionales en el desarrollo/actualización de sus Planes de Gestión de Activos del Transporte Público
- Asignar recursos para mantener y preservar las instalaciones existentes
- Conservar la infraestructura existente y proteger la infraestructura futura y el derecho de paso para apoyar a los servicios de transporte de autobús y trenes en el futuro

Medidas de Desempeño de Gestión de Activos

Debido a que la PD 14 se estaba actualizando en el momento de la publicación, las siguientes categorías son una muestra representativa de las métricas de desempeño del transporte público. Para información actualizada sobre las métricas de monitoreo del desempeño de gestión de activos, consulte PD 14 en el Apéndice F del Plan Estatal de Transporte.

1. Ingresos de los vehículos en operación que están en buen estado (basado en la flota de transporte público monitoreado por el Plan de Grupo de Gestión de Activos del Transporte Público del CDOT)
2. Condición de los vehículos de servicio en buen estado (basado en la flota de transporte público monitoreado por el Plan de Grupo de Gestión de Activos del Transporte Público del CDOT)
3. Condición de los vehículos del Bustang y del Outrider en buen estado

8. Implementación del Plan Estatal de Transporte Público

Un elemento clave de los esfuerzos del Plan Estatal de Transporte de gran magnitud fue la creación de una visión a 10 años completa para el transporte en Colorado, que resultó en las “Etapas Estratégicas del Proyecto a 10 Años.” Las Etapas Estratégicas del Proyecto incluyen proyectos de carreteras, puentes, multimodales y transporte público identificados a través del proceso de planificación basado en el análisis de datos, participación del público, y los aportes de las partes interesadas en cada región de planificación a través del Estado. Las Etapas Estratégicas del Proyecto incluyen proyectos financiados y planificados para los años 1-4 y los proyectos no financiados que se han identificado para los años 5-10. Con el enfoque integral y multimodal del Estado para la planificación del transporte público a nivel estatal, la implementación de los proyectos de transporte público estratégicos es un elemento crítico para ayudar al Estado a lograr sus objetivos de movilidad, seguridad y gestión de activos, así como la visión general de transporte en todo el Estado.

“Las Etapas Estratégicas del Proyecto a 10 Años,” que se encuentra en el Apéndice F del Plan Estatal de Transporte, sirve como visión para la inversión del transporte hasta el 2030. El CDOT continuará colaborando con sus socios de planificación y partes interesadas en todo el Estado para implementar estos proyectos si las oportunidades actuales de financiamiento de la legislatura estatal se prolongan.

Estrategia de Inversión

Más allá del horizonte de planificación del 2030, el CDOT y las agencias de transporte público de todo el Estado todavía tienen necesidades considerables de inversión en el transporte público a largo plazo. Si bien el flujo actual de fondos del transporte público del SB-267 es útil a corto plazo, las proyecciones financieras hasta el 2045 muestran déficits sustanciales tanto operativos como de capital basados en asignaciones de fondos federales previstos, efectos de la inflación, y el financiamiento limitado estatal.

La ley FASTER apoya proyectos de transporte público con \$15 millones cada año en base a un fondo reservado estatutario de los ingresos por recargos por seguridad vial. Los dólares para el transporte público de FASTER ayudan a mantener los sistemas de transporte público local existentes, apoyan los servicios de transporte público de autobuses interregional y regional (el Bustang y el Bustang Outrider), y ayudan a determinar la viabilidad de un sistema de trenes de alta velocidad en Colorado. Los fondos para el transporte público de FASTER se dividen entre las subvenciones para el transporte público local (\$5 millones anuales) y para proyectos estatales (\$10 millones anuales). Los fondos de FASTER no están indexados a la inflación, sin embargo, el alcance de esos dólares se erosiona subsecuentemente a medida que pasa el tiempo.

Se necesitan nuevas estrategias de financiamiento para apoyar el transporte público a través del tiempo. Estas estrategias podrían implicar la acción de la legislatura estatal o medidas que requieran de votos en todo el estado. Esto podría incluir nuevos fondos estatales aprobados por la legislatura que proporcione un fondo de reserva para el transporte público, un nuevo impuesto estatal sobre las ventas, un aumento en el impuesto sobre la renta de las personas físicas, o un incremento del impuesto sobre la propiedad.

Avanzando el Transporte Público: Etapas Estratégicas del Proyecto a 10 Años

Una variedad de proyectos de transporte público se incluye en las Etapas Estratégicas a 10 Años para apoyar las necesidades urbanas y rurales en todo el Estado. Los proyectos incluyen servicios nuevos y ampliados, locales, regionales e interregionales, mantenimiento de instalaciones, centros de movilidad, estacionamientos park-n-ride, e infraestructura para EV.

Proyectos de Transporte Público

Años 1 - 4:	Años 5 - 10:
\$192 Millones*	\$288 Millones
Total del Proyecto de Transporte Público a 10 Años	
\$480 Millones	

*Los socios y proyectos locales restantes aún se están por determinar.

ESCENARIOS NUEVOS DE FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESTATAL

Un adicional de \$50 Millones en ingresos estatales para el transporte público podría generarse debido a:

1. La aprobación de la legislatura estatal de fondos generales para el transporte con un fondo de reserva para el transporte público
2. Un incremento de 0.04% en el impuesto estatal sobre la venta
3. Un incremento de 0.025% en impuestos sobre la renta de las personas físicas
4. Un nuevo impuesto estatal sobre la propiedad de 0.43 milésimas

Para los escenarios 2,3 y 4 se requeriría del voto estatal. El escenario 4 requeriría de una enmienda constitucional.

PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN:

YourTransportationPlan.com

