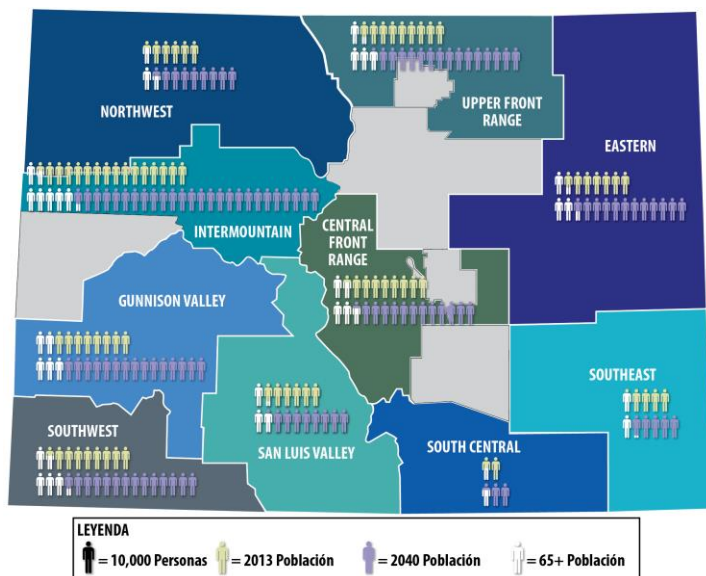


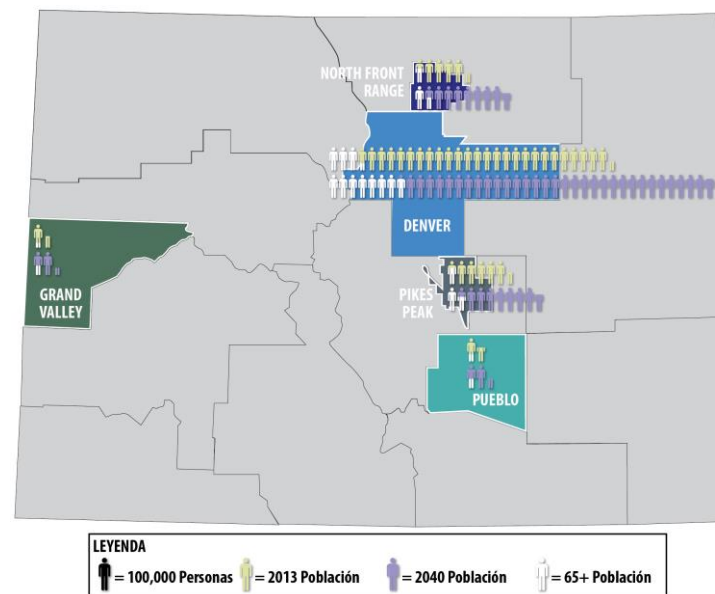
## RESUMEN EJECUTIVO

En la actualidad el pintoresco estado de Colorado es el hogar de aproximadamente 5 millones de personas y 3 millones de trabajos. En 2040, se espera que la población aumente un 47 por ciento, llegando a 7,8 millones, con un 18 por ciento (1,4 millones) de personas mayores de 65 años, aproximadamente. Las **Figuras ES-1 y ES-2** ilustran el crecimiento anticipado en cada Región de Planificación de Transporte en Colorado (TPR, en inglés). Colorado enfrenta una creciente demanda por movilidad y servicios en todo el estado, tanto en centros urbanos como en áreas rurales. Los servicios de transporte público serán un elemento esencial en la futura red de transporte en este estado, respondiendo a las necesidades de movilidad de una población que crece y envejece, y a la vez contribuyendo a la salud económica, social y ambiental de un estado en crecimiento.

**Figura ES-1. Crecimiento de la Población de Colorado de 2013 a 2040 por TPR Rural (incrementos de 10.000)**



**Figura ES-2. Crecimiento de la Población de Colorado de 2013 a 2040 por TPR Urbano (incrementos de 100.000)**



## VISION DEL TRANSPORTE PUBLICO EN COLORADO

El sistema de transporte público en Colorado mejorará la movilidad de los residentes y visitantes de una manera efectiva, segura, eficiente y sostenible; ofrecerá opciones de transporte significativas para todos los segmentos de la población estatal, y mejorará el acceso y la conectividad entre los modos de transporte.

La División de Transporte Público y Trenes de Pasajeros (DTR) del Departamento de Transporte de Colorado (CDOT) desarrolló el primer Plan Estatal de Transporte Público en la historia para responder a esas necesidades futuras y guiar las futuras inversiones y acciones de CDOT en transporte público. El proceso de planificación fue supervisado por el Comité Directivo Estatal, en consulta con agencias federales y estatales, grupos de trabajo en transporte público en 10 TPR rurales, y más de 20 reuniones públicas con comunidades en todo el estado, complementado con información y encuestas en

línea. Se identificaron las necesidades de transporte público y se hicieron recomendaciones para el desarrollo futuro por medio de un enfoque de comunidades de base y con sugerencias específicas de los futuros usuarios. El plan, llamado (en inglés) Moving Ahead for Progress in the 21<sup>st</sup> Century, o MAP-21, provee un Nuevo énfasis en la planificación basada en desempeño y en establecer medidas y metas para el desempeño. DTR trabajó con el Comité Directivo Estatal para establecer las metas, objetivos y medidas de desempeño que se muestran en la **Tabla ES-1**.

**Tabla ES-1. Metas, Objetivos y Medidas de Desempeño**

Categoría	Metas/Objetivos	Medición del Desempeño
<p><b>Preservación y expansión del sistema</b></p>	<p><b>Meta:</b> Establecer el transporte público como un elemento importante en un sistema de transporte integrado y multimodal.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Preservar la infraestructura existente y proteger la infraestructura futura y el derecho de paso (o derecho de vía).</li> <li>▪ Expandir los servicios de transporte según un proceso de prioridades.</li> <li>▪ Adjudicar recursos tanto para preservación como para expansión.</li> <li>▪ Identificar subsidios y otras oportunidades de fondos para mantener y expandir los servicios de transporte a nivel estatal.</li> <li>▪ Desarrollar y coordinar inversiones con el sector privado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Porción de subsidiarios de CDOT con Planes de Administración de Activos establecidos en 2017 con vehículos, edificios o equipo con fondos estatales o federales.</li> <li>▪ Porcentaje de la flota de vehículos de transporte público en zonas rurales de Colorado en condiciones buenas, aceptables o excelentes según las definiciones de la Administración Federal de Transporte público (FTA).</li> <li>▪ Ingresos anuales por millas de servicio de pasajeros regional, interregional o interurbano.</li> </ul>
<p><b>Movilidad Accesibilidad</b></p>	<p><b>Meta:</b> Mejorar las oportunidades de viaje dentro y entre las comunidades.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lograr que el transporte público pueda competir con viajar en carro.</li> <li>▪ Crear un ambiente amigable para los pasajeros, incluyendo información sobre los servicios disponibles.</li> <li>▪ Respalda conectividad y servicios multimodales.</li> <li>▪ Mejorar la conectividad de los servicios de transporte público y otros modos a nivel local, interurbano y regional.</li> <li>▪ Esforzarse para proveer acceso conveniente al transporte público para todas las poblaciones.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Porcentaje de la población rural con acceso a transporte público.</li> <li>▪ Ingresos anuales por millas de servicio de pasajeros regional, interregional o interurbano.</li> <li>▪ Porcentaje de agencias proveyendo información actualizada en línea (mapas, horarios).</li> <li>▪ Número anual de usuarios de transporte público subsidiado en pequeñas ciudades y áreas urbanas, comparado con el promedio de los últimos cinco años.</li> </ul>

Categoría	Metas/Objetivos	Medición del Desempeño
<p><b>Sistema de transporte público y desarrollo de consorcios</b></p>	<p><b>Meta:</b> Aumentar la comunicación, colaboración y coordinación dentro de la red de transporte estatal.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Responder a las necesidades de los viajeros</li> <li>▪ Remover las barreras para el servicio</li> <li>▪ Desarrollar y coordinar el trabajo con asociados claves</li> <li>▪ Fomentar la coordinación de servicios para mejorar la eficiencia del sistema.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Porcentaje de agencias subsidiadas reportando participación activa en concejos de coordinación, locales o regionales, o en otras agencias de coordinación de transporte.</li> </ul>
<p><b>Mayordomía del medio ambiente</b></p>	<p><b>Meta:</b> Desarrollar un marco para el transporte público que sea beneficioso para el ambiente con el correr del tiempo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reducir las millas recorridas por los vehículos y las emisiones de gases contaminantes</li> <li>▪ Respalda instalaciones con uso eficiente de energía</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Porcentaje de flotas con subsidios estatales que usan vehículos a gas comprimido natural, electricidad (híbridos), diésel limpio o de baja emisión.</li> <li>▪ Millas de pasajeros recorridas en rutas fijas de transporte público.</li> </ul>
<p><b>Vitalidad económica</b></p>	<p><b>Meta:</b> Crear un sistema de transporte público que contribuya a la vitalidad económica del estado, sus regiones y sus comunidad para reducir el costo del transporte para los residentes, negocios y visitantes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumentar la disponibilidad y atractivo del transporte público</li> <li>▪ Informar al público sobre oportunidades locales, regionales y estatales de transporte público.</li> <li>▪ Fomentar la integración de servicios de transporte en la planificación y desarrollo del uso de terrenos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Porcentaje de centros de empleo y actividad servidos por el transporte público.</li> </ul>
<p><b>Seguridad personal y pública</b></p>	<p><b>Meta:</b> Crear un Sistema de transporte público en el que los pasajeros se sientan seguros y las instalaciones de transporte estén custodiadas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ayudar a las agencias a mantener la seguridad de la flota, las instalaciones y el servicio.</li> <li>▪ Proveer sugerencias de seguridad pública y personal para los sistemas de transporte público.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Porcentaje de la flota de vehículos de transporte público en zonas rurales de Colorado en condiciones buenas, aceptables o excelentes según las definiciones de FTA.</li> <li>▪ Número de muertes involucrando a vehículos públicos por cada 100.000 millas de transporte público.</li> <li>▪ Porcentaje de subsidiarios que han sido certificados por los Planes de Seguridad Personal y Pública de CDOT según los parámetros de la FTA.</li> </ul>

### Lo que se ha aprendido

El estado de Colorado tiene más de 55 proveedores de transporte público urbanos o rurales. Además, más de 100 agencias de servicios humanos y numerosas compañías privadas proveen servicios de transporte.

El Sistema estatal consiste principalmente de respuestas a pedidos y de servicios de buses con rutas fijas. Algunas líneas de buses rápidos y sistemas de trenes de pasajeros complementan la red de buses. El sistema de trenes de pasajeros incluye cinco líneas de tren urbano y cuatro líneas de tren interurbano en el área metropolitana de Denver y dos líneas de Amtrak para pasajeros.

La **Tabla ES-2** resume estadísticas claves del sistema de transporte estatal. Los gastos totales anuales de los operadores de transporte público en Colorado son cerca de \$530 millones y transportan aproximadamente 120 millones de “abordajes”. Los boletos cubren 25 por ciento de los costos, mientras que el promedio nacional es del 33 por ciento.

**Tabla ES-2. Características del Sistema de Transporte Público**

Estadísticas claves	Planes Regiones Rurales	Planes Regiones Urbanas	Total
Costo anual de operaciones	\$81.5 M	\$454.2 M	\$535.7 M
Número de “abordajes”	15.7 M	106.6 M	122.3 M
Población 2012	819,346	2,715,359	3,534,705
Costo/Abordaje	\$5	\$4	\$4.5

Fuentes:

Datos auto-reportados por la Agencia Proveedora de Transporte de CDOT y Encuestas de Servicios Humanos. 2013

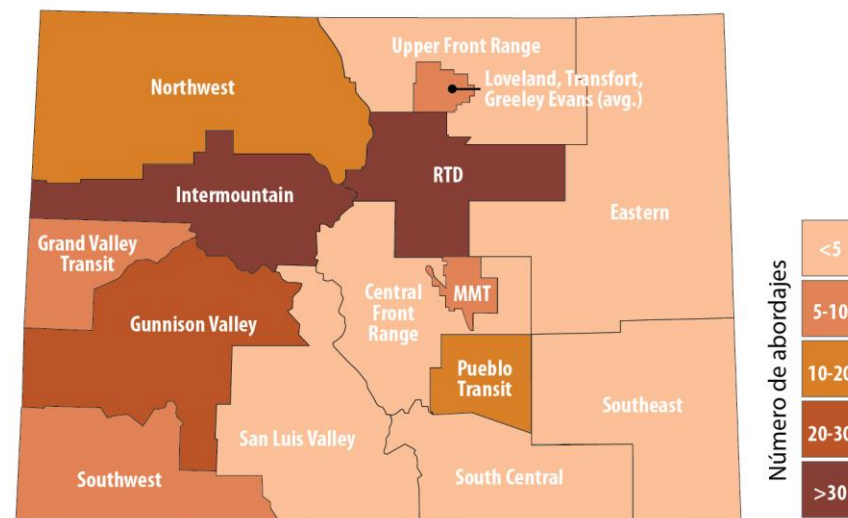
Base de Datos Nacional de Transporte 2012 y Perfil de Áreas Urbanas

La **Figura ES-3** indica la cantidad de abordajes per cápita por TPR. Como se ve, las regiones de Denver (RTD) e Intermountain tienen el número más alto de abordajes per cápita, indicando que Denver es un centro altamente poblado y que los residentes y visitantes de Intermountain usan con alta frecuencia el transporte público.

El sistema de transporte público rural consiste en la actualidad de unos 1200 vehículos. Cuando se añade la flota de áreas urbanas, el número se duplica hasta los 2500 vehículos. Más del 80 por ciento de la flota está en condiciones aceptables, buenas o excelentes.

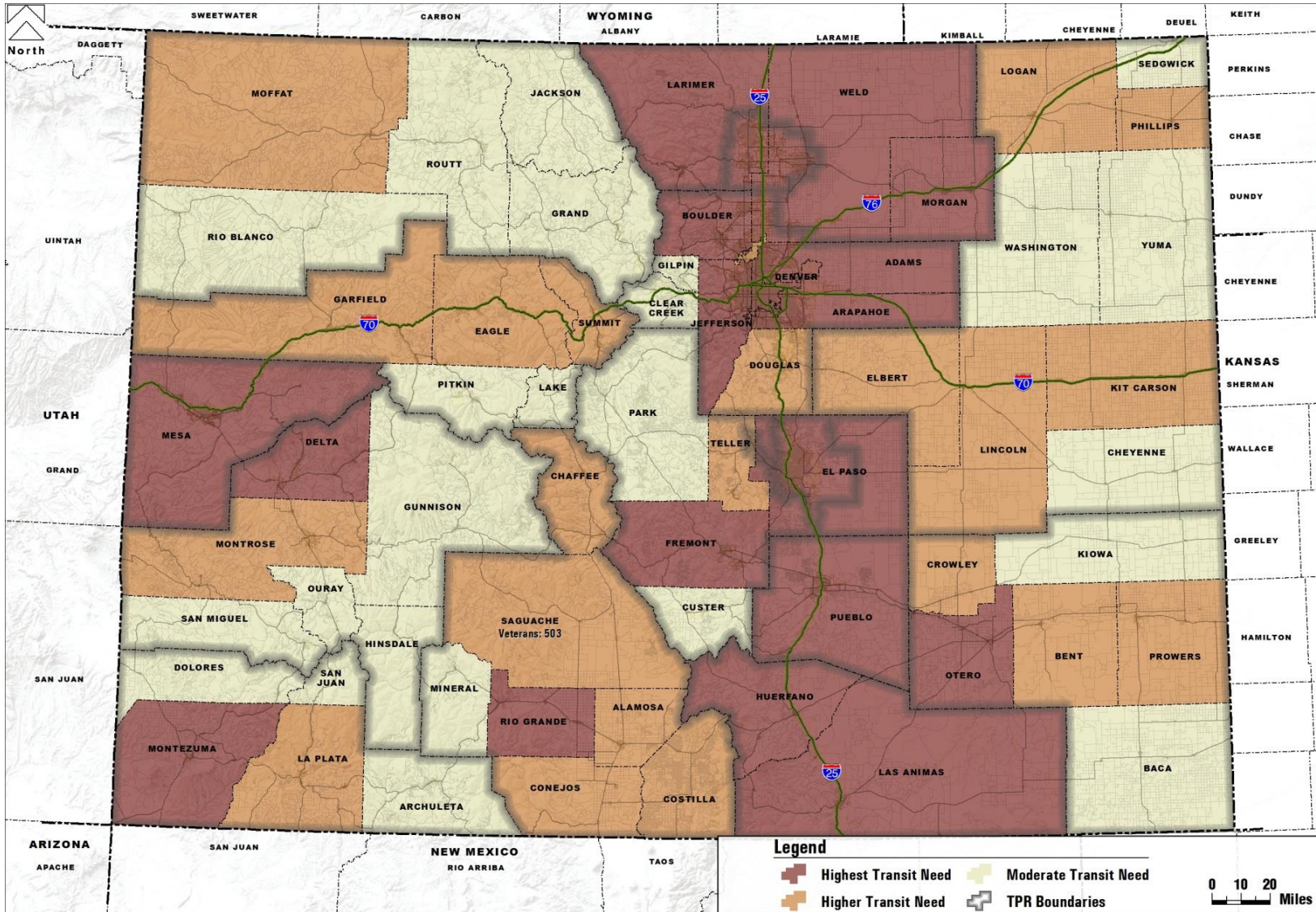
El perfil demográfico de Colorado ayuda a entender dónde existe la mayor necesidad relativa de transporte público en el estado. La **Figura ES-4** muestra el resultado de un análisis demográfico para identificar las necesidades relativas del servicio de transporte.

**Figura ES-3. “Abordajes” per cápita por Región de Planificación de Transporte**





**Figura ES-4. Compilación de las Necesidades de Transporte e Indicadores de Propensión por Condado**



Transit Need Index produced through aggregate ranking of over 65, zero vehicle household, minority, limited english proficiency (LEP), disabled, and veteran populations.

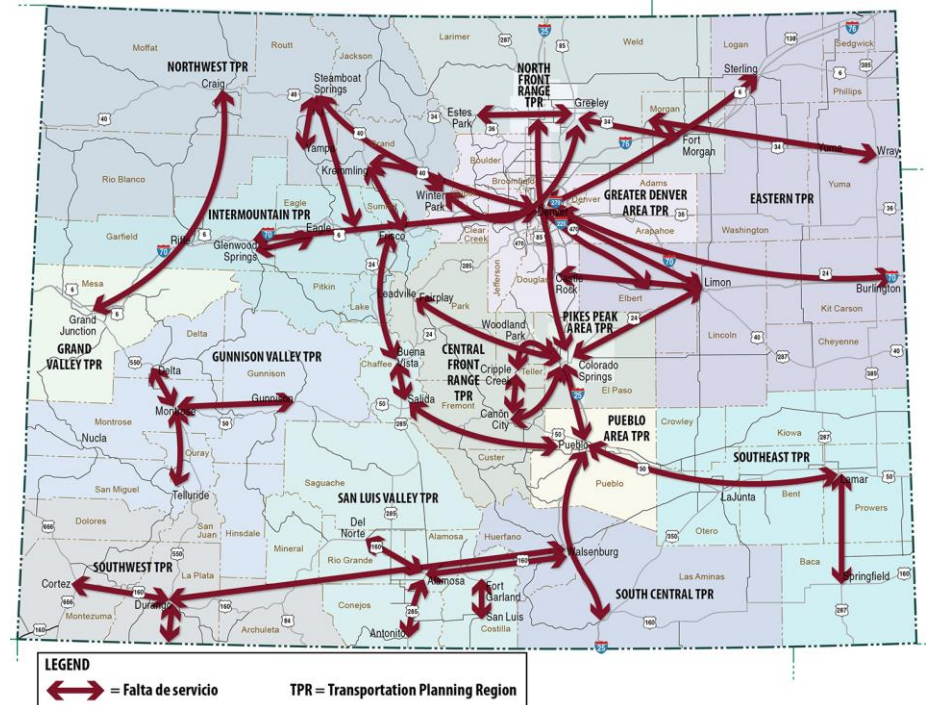
### Brechas y Necesidades de Servicio en el Transporte

El transporte público es un elemento integral del sistema multimodal de transporte público de Colorado para miles de residentes y visitantes en todo el estado. Sin embargo, los actuales proveedores de servicios continúan enfrentando muchos desafíos. Existen brechas en los servicios regionales e interregionales entre los centros urbanos y las áreas rurales adyacentes, una conexión muchas veces de vital importancia para empleos y para servicios médicos. La coordinación entre los proveedores de servicios es limitada y en algunos casos no existe. Las horas y la frecuencia de los servicios son limitados, especialmente por las tardes y los fines de semana, complicando las conexiones. La falta de fondos, las estructuras de gobierno regional, los acuerdos de coordinación y los costos compartidos hacen que sea extremadamente difícil expandir servicios para satisfacer la creciente demanda.

En todo el estado, los proveedores de transporte público enfrentan desafíos como fondos de operación inconsistentes; necesidad de más fondos para infraestructura, mantenimiento de la flota e instalaciones; y cumplimiento con MAP-21, la actual autorización federal de transporte. La **Figura ES-5** ilustra las brechas espaciales identificadas al desarrollar los planes regionales y estatales de transporte público.

CDOT y las agencias proveedoras de transporte público en todo el estado deben tener en cuenta a los pasajeros, a quienes dependen del transporte público, y la generación de los milleniales al planificar e implementar servicios de transporte.

**Figura ES-5. Brechas Espaciales de Servicios Regionales e Interregionales en el Estado**





## El Futuro

La futura red de servicios de transporte público consiste en servicios de transporte ya existentes, incluyendo aquellos ahora en construcción, y recomendaciones para futuros servicios de bus, ferrocarril y servicios humanos de transporte diseñados para responder a las necesidades de los usuarios en todo el estado de una manera completa e integrada. La red propuesta de transporte incluye recomendaciones específicas por parte del Plan de Red de Buses Interurbanos y Regionales, Plan Estatal de Tres de Pasajeros y de Carga (Plan Estatal Ferroviario), Plan Regional de Transporte Público, Estudio de Conectividad Interregional, y Estudio de Viabilidad de un Sistema Avanzado de Vehículos Automáticos.

La red propuesta para buses incluye:

- ▶ 2 rutas expresas de buses interregionales (aún sin fondos)
- ▶ 1 ruta interurbana (sin fondos todavía)
- ▶ 26 rutas regionales (sin fondos todavía)
- ▶ 17 rutas de servicios esenciales (sin fondos todavía)

Los servicios propuestos de trenes de pasajeros incluyen:

- ▶ Tren interurbano de pasajeros entre Fort Collins y el final del Corredor Norte Metro de RTD, según el Estudio de Impacto Ambiental I-25 Norte; y entre Denver y Colorado Springs y Colorado Springs a Denver. No se han identificado fondos para ninguno de estos servicios propuestos. CDOT está trabajando para actualizar la información del costo de la línea entre Fort Collins y el Tren de Pasajeros Norte Metro.
- ▶ El Plan Estatal Ferroviario identificó varios proyectos de trenes de pasajeros interurbanos que han sido previamente estudiados y que recibieron sugerencias de las partes

interesadas. Sin embargo, no existen ni fondos ni planes para expandir el servicio que ya existe. Los proyectos van desde mejorar las instalaciones de Amtrak hasta proveer nuevos servicios de trenes de pasajeros.

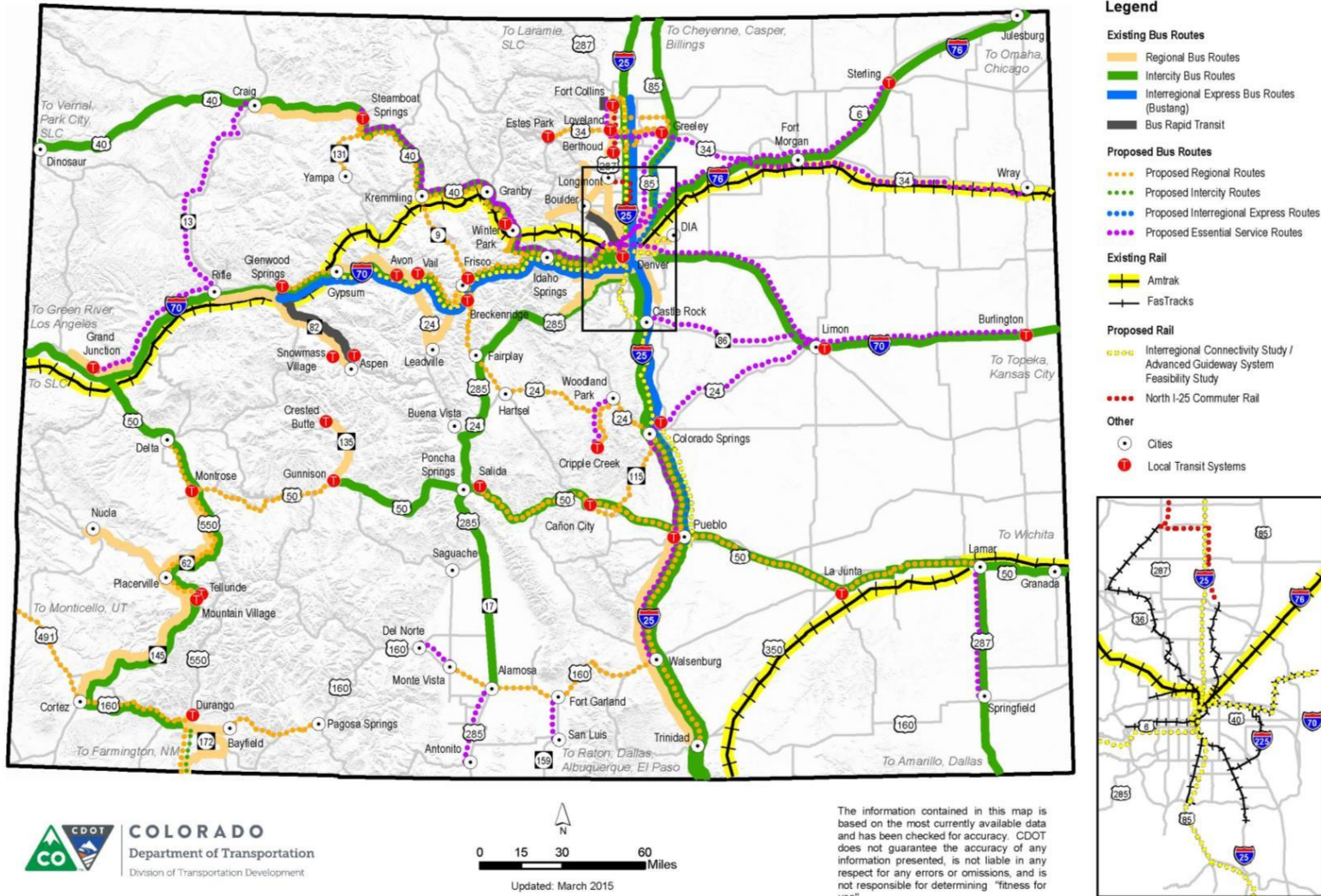
- ▶ El Plan Estatal Ferroviario identificó tres conexiones de trenes de pasajeros de alta velocidad, aunque no existen ni fondos ni planes para expandir el servicio que ya existe.
- ▶ En conjunto, el , Estudio de Conectividad Interregional, y Estudio de Viabilidad de un Sistema Avanzado de Vehículos Automáticos (“Carriles-Guías”) representan la visión del estado de un futuro sistema completo de transporte público de alta velocidad. No se han identificado fondos para ese sistema propuesto.

Los proyectos propuestos de servicios humanos de transporte incluyen las siguientes mejoras en regiones seleccionadas del estado:

- ▶ Expandir el área de servicios
- ▶ Proveer servicios en áreas que actualmente no los tienen
- ▶ Aumentar los servicios para incluir noches y fines de semana
- ▶ Iniciar un programa de conductores voluntarios
- ▶ Mejorar la coordinación entre las agencias de transporte público y otros proveedores de transporte de personas.

La **Figura ES-6** ilustra las redes actuales y propuestas de buses y trenes de pasajeros en el estado. Un elemento clave a tener en cuenta es que aunque la red futura de transporte público (que incluye servicios existentes y propuestos) indica que la mayoría del estado cuenta con transporte público, eso no significa que los servicios respondan adecuadamente a las necesidades.

**Figura ES-6. Red existente y propuesta de buses y trenes en Colorado**



CDOT, 2015.



Las agencias de transporte público en todo el estado han identificado la necesidad de invertir en equipo de transporte, incluyendo renovación y expansión de la flota, espacio administrativo, instalación para ciclistas y peatones, estacionamientos, paradas y estaciones, y centros de transferencia. MAP-21 requiere que todos los subsidiarios de FTA desarrollen un plan certificado de administración de activos (TAM) que incluye un inventario de todos los activos y prioridades de inversión de modo que las agencias puedan solicitar fondos estatales y federales para reemplazo o expansión de sus proyectos de infraestructura.

### La situación de los fondos

Los fondos para el transporte público en Colorado surgen de una compleja asociación de agencias federales, estatales y locales. Los fondos estatales surgen principalmente de la Ley de Fondos para el Avance del Transporte de Superficie y Recuperación Económica (FASTER) de 2009, que dedica unos \$15 millones de dólares al año al transporte público en Colorado. Los fondos federales provienen de varios programas de transporte público, trenes y transporte en general, incluyendo FTA, Administración Federal de Ferrocarriles (FRA), Transporte Médico no de Emergencia de Medicaid, Servicio de Transporte de Veteranos, y Ley de Estadounidenses Ancianos. Los fondos locales provienen de fondos generales de la comunidad o en algunos casos de impuestos a las ventas destinados al transporte.

En 2013, los fondos estatales representaron el 23 por ciento de los ingresos capitales en zonas rurales, pero sólo el 1 por ciento de los ingresos de operación. En áreas urbanas, los fondos estatales fueron sólo el 1 por ciento de los ingresos capitales y nada de los ingresos de operación. Colorado ocupa el puesto 25 en la nación en cuanto a respaldo estatal del transporte público.

Se espera que el actual nivel de transporte público crezca lentamente o incluso baje en el futuro, como se ve en la **Figure ES-7**.

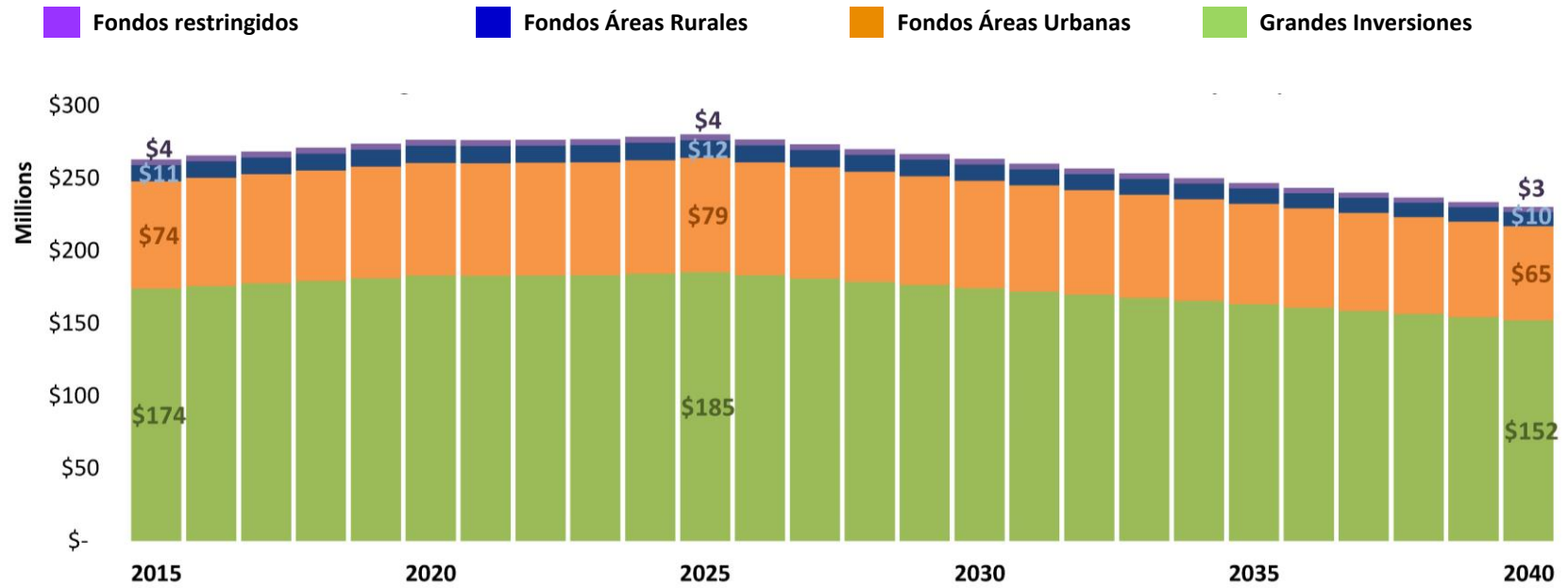
Los fondos federales dependen de la legislatura o de cambios en el programa. Los ingresos por el impuesto federal a la gasolina no se ajustan por la inflación y no se anticipa que aumenten en el futuro. Los fondos estatales para el transporte probablemente permanecerán estables a largo plazo, ya que las leyes actuales no permiten aumentar esa cifra. En 25 años, los \$15 millones anuales sólo servirán para comprar lo que hoy se compra por \$7 millones.

El Plan de Transporte Público para Zonas Rurales proyecta una discrepancia entre los ingresos anticipados para el 2030 y los gastos de operaciones anticipados para mantener el actual sistema y servicios. Se necesitarán más de \$192 millones en 2030 para que los proveedores de transporte público rural mantengan el actual nivel de servicios. Las agencias regionales identificaron inversiones y estrategias de alta prioridad que, para implementarse, requieren \$30 millones adicionales desde ahora y hasta 2030. Sin embargo, se anticipa que los ingresos se reducirán, por lo que podría surgir una brecha de fondos de más de \$107 millones en 2030. Esa discrepancia podría llegar a más de \$163 millones en 2040. (Ver **Figura ES-8**).

Dada la magnitud del potencial problema de falta de fondos en todo el estado, probablemente se necesitarán fuentes alternativas de ingresos para proveer fondos para mejoras y para satisfacer las crecientes necesidades por parte de visitantes, residentes, comerciantes, ancianos, veteranos, personas de bajos ingresos y personas dependientes del transporte público.

La **Figura ES-9** presenta estimados de los potenciales ingresos si se implementan fuentes alternativas de ingresos en zonas rurales. Los estimados son una guía aproximada del valor potencial de las fuentes alternativas de ingresos para reducir la disparidad de fondos. Las cifras exactas dependen del voto popular, de la implementación de mecanismos específicos de fondos, de limitaciones locales y de opciones en política pública.

Figura ES-7. Ingresos Proyectados por FTA –2015–2040 (Gastos de dólares por año)



**Fondos restringidos:** Sección 5310 Ancianos y Discapacitados | Sección 5316 JARC | Sección 5317 Nueva Libertad | Sección 5308 Combustibles limpios

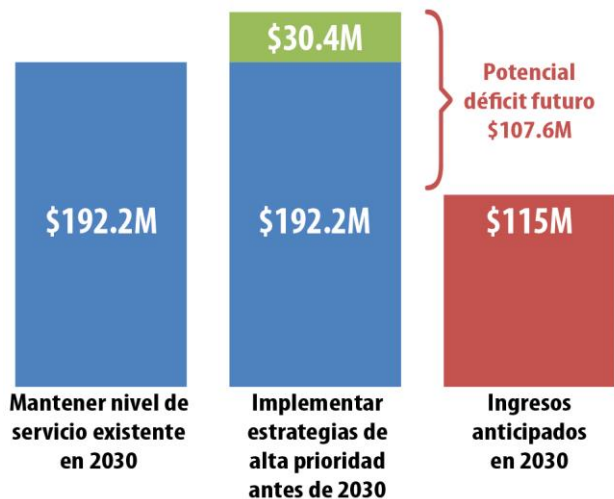
**Fondos Áreas Rurales:** Sección 5311 No urbanizado | Sección 5311(b)(2) RTAP

**Fondos Áreas Urbanas:** Sección 5307 Fórmula Área Urbanizada | Sección 5303 Planificación Metropolitana | Sección 5303(b) y Sección 5304 Planificación Estatal

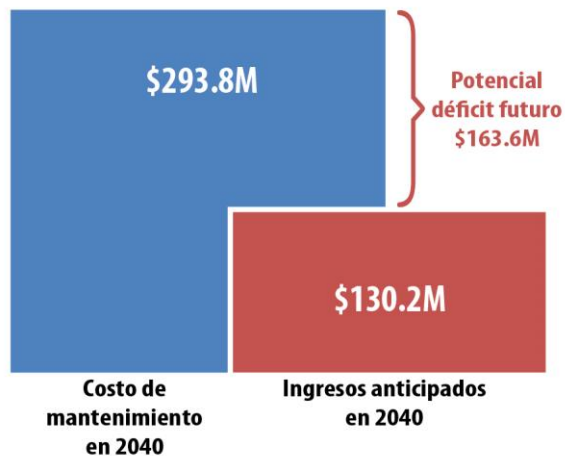
**Grandes Inversiones:** Sección 5309(b)(1) Nuevos Comienzos | Sección 5309 Carriles Automáticos Fijos | Sección 5337 – Estado de Buenas Condiciones | Sección 5339 – Buses e Instalaciones para Buses | Sección 5309 Adjudicaciones para Buses

**\*\* Los programas de inversiones capitales, como Nuevos Comienzos, no están garantizados y los niveles de fondos variarán en el futuro. Se presentan aquí estos estimados sólo con propósitos ilustrativos.**

**Figura ES-8. Pronóstico de Ingresos y Gastos de Operación para Proveedores Rurales – 2030 y 2040**

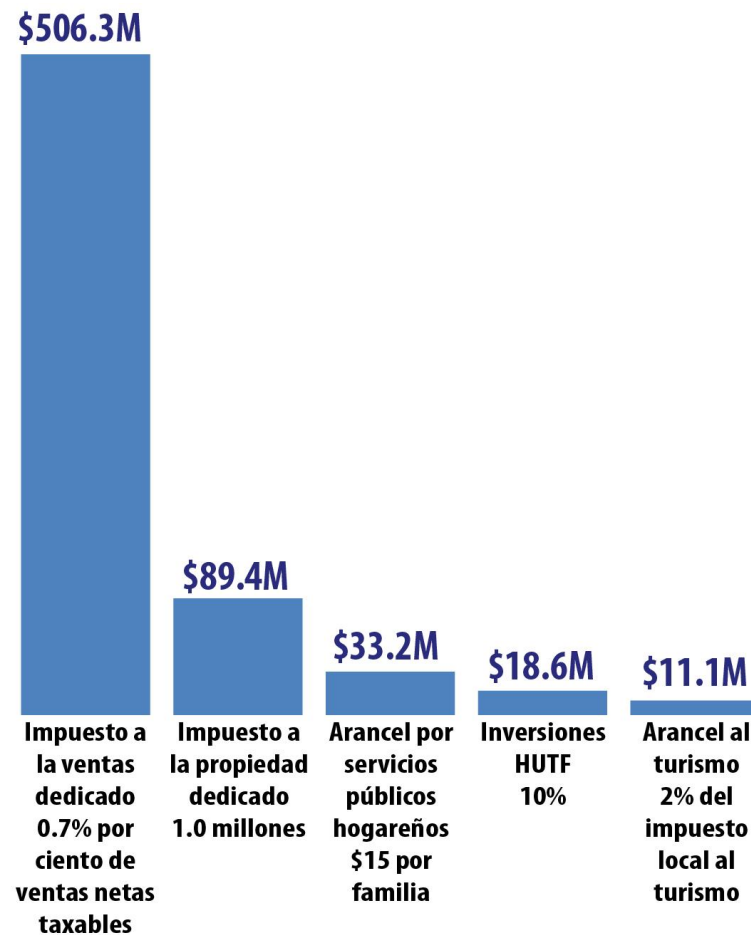


Los estimados se basan en gastos de operación y de administración y en ingresos proyectados para 2040. Consulte los planes regionales TPR para detalles de estimados y metodología.



Los estimados se basan en gastos de operación y de administración y en ingresos proyectados para 2040. Consulte los planes regionales TPR para detalles de estimados y metodología.

**Figura ES-9. Estimado de fondos potenciales generados por mecanismos alternativos de ingresos**



Estimados basados en ingresos estatales de 2012. Consulte los planes regionales TPR para detalles de estimados y metodología.



## **Análisis y significado**

El crecimiento de la población, los cambios demográficos y las tendencias de transporte y de uso de terrenos están aumentando la demanda por transporte público en Colorado. No se anticipa que las actuales fuentes de fondos mantengan el nivel de la creciente demanda. Por eso, el estado debe realizar inversiones estratégicas de sus fondos limitados para asegurar que se mantengan el sistema existente y que se responda a las necesidades y brechas identificadas.

Para ayudar con las inversiones estratégicas, este plan desarrolló un conjunto de Acciones de Implementación con la meta de proveer una guía consistente y transparente para las prioridades e inversiones de CDOT en transporte público. Las Acciones de Implementación se alinean con las metas y objetivos de este plan y guiarán la implementación de la visión del transporte público en Colorado. CDOT también desarrolló medidas del desempeño para calibrar el progreso en cuando a las metas estatales de transporte público. El personal de DTR evaluará y reportará anualmente esas mediciones como parte del Reporte Anual del Desempeño de CDOT.

Con fondos limitados, la máxima prioridad actual es mantener el servicio de transporte público ya existente.

Las siguientes acciones de implementación guiarán las inversiones de CDOT en transporte público durante los próximos 20 años.

## **Preservación y Expansión del Sistema**

### **Acciones de Implementación:**

- ▶ Adjudicar fondos estatales y federales para mantener (preservar), maximizar (mejorar) y expandir el sistema estatal de transporte al invertir en las necesidades identificadas a nivel local, regional y estatal.
- ▶ Crear un inventario estatal de los activos de transporte, incluyendo estacionamientos, vehículos e instalaciones.

- ▶ Desarrollar la muestra de una plantilla a seguir para la administración de esos activos para que la usen los subsidiarios.
- ▶ Actualizar el Plan Estatal Ferroviario para seguir siendo elegible para los fondos de la FRA.

## **Movilidad y accesibilidad**

### **Acciones de Implementación:**

- ▶ Proveer fondos y operar un Servicio de Buses Expresos Interregional (IX) a partir de 2015.
- ▶ Respaldar mejoras en el sistema por medio de mejoras basadas tecnologías dinámicas.
- ▶ Coordinar y respaldar gestiones para implementar mejoras en la infraestructura de transporte multimodal que realmente integren ciclistas, peatones y conexiones de transporte público con la red estatal de transporte.
- ▶ Desarrollar e invertir en estrategias de coordinación que mejoren la movilidad de todos los residentes en Colorado.
- ▶ Considerar la función del transporte público para satisfacer las necesidades de movilidad del sistema de transporte multimodal.
- ▶ Distribuir los resultados de la Encuesta Estatal de Transporte Público entre Ancianos y Adultos con Incapacidades y trabajar con las agencias de servicios humanos y con los proveedores de transporte de pasajeros.

## **Asociaciones para el Desarrollo del Transporte Público**

### **Acciones de Implementación:**

- ▶ Colaborar con agencias públicas y privadas de transporte de pasajeros, agencias estatales y agencias locales de servicios humanos para coordinar servicios regionales (planificación y operación) para todos los usuarios.
- ▶ Ayudar en la creación de concilios de coordinación, locales o regionales, según se lo solicite, y participar como parte del

Grupo Organizador Laboral de la Coalición de Colorado de Acción por la Movilidad (CMAC).

- ▶ Desarrollar recomendaciones para las políticas públicas y procedimientos que respaldan la revisión y consideración de proyectos y actividades de transporte público y trenes de pasajeros en Colorado.
- ▶ Trabajar con los subsidiarios asociados para proveer ayuda significativa, información, educación y respaldo de cumplimiento de normas para la solicitud de subsidios y proceso de contratación.
- ▶ Proveer asistencia técnica y respaldo financiero para la Asociación de Agencias de Transporte Público de Colorado para desarrollar información y servicios sobre transporte público.
- ▶ Coordinar con agencias estatales y federales, para facilitar, acceder y coordinar el uso de los varios fondos disponibles para el transporte público.
- ▶ Ayudar a las TPR y a los proveedores locales a desarrollar y coordinar campañas de mercadeo y educación para aumentar el conocimiento por parte del público, los funcionarios y las agencias de los servicios de transporte públicos disponibles.
- ▶ Actualizar el Plan de Administración Estatal en cumplimiento de las reglas de FTA.

## Mayordomía Ambiental

### Acciones de Implementación:

- ▶ Coordinar con agencias locales y estatales y ayudar a esas agencias a usar vehículos de baja emisión y a implementar prácticas de conservación de la energía.
- ▶ Ayudar a las agencias con actividades para fomentar y promover el uso de transporte público.
- ▶ Incorporar guías en el Manual NEPA sobre procedimientos de limpieza ambiental para proyectos de transporte público con fondos de FTA y proveer ayuda técnica para las agencias subsidiadas.

- ▶ Implementar mejoras para reducir el tiempo de viaje en transporte público.

## Vitalidad económica

### Acciones de Implementación:

- ▶ Planificar y preparar al estado para oportunidades de inversión en transporte público y trenes de pasajeros.
- ▶ Ayudar y respaldar esfuerzos locales para conectar a las personas con ayuda laboral, empleo y otros servicios claves.
- ▶ Trabajar con el Comité de Transporte de Fuerza Laboral del Concilio Coordinador Estatal para desarrollar un documento demostrando los beneficios económicos del transporte coordinado al proveer a los trabajadores acceso al transporte público para capacitación y empleo.
- ▶ Trabajar con el Comité Asesor de Transporte y Ferrocarriles para desarrollar material que demuestre los beneficios del servicio de transporte público para la economía local y estatal.

## Seguridad pública y personal

### Acciones de Implementación:

- ▶ Proveer ayuda a todas las agencias para desarrollar planes de seguridad pública y personal que cumplan con los requisitos de la FTA.
- ▶ Trabajar con los proveedores de transporte de pasajeros para implementar medidas que mejoren la seguridad pública y personal de quienes usan el transporte público.

En los próximos años, CDOT trabajará con planificadores, proveedores de transporte, y partes interesadas de todo el estado para implementar la visión y las acciones de este importante plan.

Gracias a los miembros del Comité Directivo Estatal y las partes interesadas de todo el estado que proveyeron sugerencias y le dieron forma a este plan. Apreciamos su tiempo y dedicación para crear un sistema de transporte seguro y sostenible para Colorado.