

¿QUÉ ES UN BUS TRANSITO RÁPIDO (BUS RAPID TRANSIT)?

Bus Rapid Transit, o BRT, es un adelantado sistema de autobús combinado con flexibilidad y ahorros con autobuses de eficiencia, velocidad, seguros, y amenidades de un sistema de ferrocarril. Los elementos únicos que típicamente incluye son:

- Estaciones como el ferrocarril y mejores paradas de autobús
- Mas fácil de subir, autobuses de pisos bajos
- Frecuente, servicios mas rápido
- Señales de tránsito con prioridad en las intersecciones seleccionadas, permitiendo autobuses a permanecer en su horario
- Aviso indicando la hora en que el próximo autobús llegar

¿QUÉ ES LA VISIÓN DE RFTA BRT?

La junta directiva de Roaring Fork Transportation Authority (RFTA) estableció la visión del BRT en 2006:

“Para 2017, nuestra región reducirá la dependencia del petróleo por medio de recursos eficientes, amistoso, sistema de transporte multimodal con una línea expresa regional sin impedimentos del tráfico y clima, competitivo con los vehículo privados en términos de conveniencia, el tiempo de viaje y la calidad.”

Como parte de su visión, la Mesa ha desarrollado varias metas para asegurar el éxito del BRT:

- Reduce el trafico del Highway 82 (carreta) y ruidos relacionados, contaminación, retrasos, económicos y impacta la calidad de vida
- Servir a destinos múltiples por todo el Highway 82
- Aumentar el acceso a los trabajos de viviendas asequible
- Reducir los impactos ambientales/impactos del clima durante el viaje
- Reducir la dependencia de los extranjeros/combustibles
- Apoyar al desarrolla de la comunidad en metas y objetivos
- Discutir sobre la actualidad de la capacidad operativa
- Proveer flexibilidad en la implementación

HISTORIA DEL AUTOBÚS DE TRÁNSITO EXPRES EN LA REGIÓN

- 2003 Se hace público el Estudio de inversión del corredor (CIS) de RFTA. El estudio quinquenal desarrolló una solución de transporte regional para tratar las necesidades de movilidad entre Glenwood Springs y Aspen/Snowmass Village.

El estudio recomendó al Autobús de Tránsito Exprés (BRT, por sus siglas en inglés) como la alternativa más factible para responder a la demanda de tránsito y mitigar la congestión de tráfico, ambos con pronóstico de incrementar en el futuro.

- 2004 Fue abierto el primer carril rural para vehículos con alta ocupación (HOV, por sus siglas en inglés) entre Basalt y el área de esquí Buttermilk.
- 2006 El directorio de RFTA adopta su declaración de visión para BRT. Se abren carriles exclusivos de salida para autobuses durante las horas pico de la tarde por Main Street de Aspen.
- 2007 RFTA inició un proyecto de planeamiento para desarrollar conceptos de servicio, preparando una estimación de costos preliminares, y convocando al Comité de accionistas para revisar el progreso del trabajo y proporcionar su aporte. Además de solicitar aportes del Comité, RFTA solicitó aportes al público en presentaciones comunitarias. La estación de estacionamiento de Carbondale abrió el Día del Trabajo.
- 2008 El planeamiento del proyecto continuó preparando los conceptos de estación, los requisitos preliminares de la instalación, el capital y la estimación de los costos operativos. La marca VelociRFTA fue elegida para el proyecto. Los votantes regionales aprobaron la financiación de tránsito a través de un 0.4%, (cuatro centavos sobre cada \$10 en compras) ventas dedicadas y aumento del impuesto usuario (0.3% en Carbondale). Además, los votantes aprobaron una capacidad de aval de \$44.5 millones. Continúa el aporte del público. RFTA recibió la aprobación de la Administración Federal de Tránsito (FTA) para entrar en la fase de Desarrollo del proyecto del programa de subsidio Comienzos muy pequeños. Se abren los carriles exclusivos para buses desde la zona de esquí Buttermilk hacia la rotonda de Maroon Creek y un carril de circunvalación desde el centro de negocios del aeropuerto de Aspen hasta Owl Creek Road. Este proyecto fue financiado por el Comité de oficiales electos de transporte.
- Abrieron carriles de bus designados desde Buttermilk zona de esquiar hasta la rotonda de Maroon Creek y el carril designado desde el aeropuerto de Aspen hasta OWL Creek Road. Este proyecto fue financiado por el Comité de transporte de funcionarios elegido.
- 2009 Comenzó el trabajo de desarrollo del proyecto, que incluye el programa de administración y de diseño preliminar. Personal de planeamiento, transporte y obras públicas de las comunidades regionales colaboraron con RFTA para definir el diseño de las estaciones. Comenzó el trabajo en el proceso para obtener las autorizaciones medioambientales a través de la Ley nacional de protección del medio ambiente (NEPA). RFTA ha sido asignada con fondos del congreso por \$810,000 para su sistema BRT. RFTA emitió bonos por \$27.5 millones para el proyecto BRT.

- 2010 Continúa el trabajo de desarrollo del proyecto. RFTA continúa colaborando con los representantes jurisdiccionales locales, incluyendo a CDOT, e impartió una serie de talleres públicos en la mitad de febrero. El presidente Obama incluye \$24 millones para el proyecto VelociRFTA en su presupuesto para el año fiscal 2011.

¿POR QUÉ NECESITAMOS EL BRT?

Hay una necesidad de transporte público excepcional en nuestra región que compite con los automóviles. RFTA ha oído hablar del público y de sus asociados en todo el valle que la mejor manera de hacerlo es con un servicio de Bus Rapid Transit de alta calidad que lleva a los viajeros dónde quieren ir rápidamente, cómodo, convenientemente y felizmente.

¿POR QUÉ NO EL TREN?

El estudio de las inversiones, completado en 2003, analizaron tres alternativas: líneas del ferrocarril a lo largo de la vía de ferrocarril desde Denver y Río Grande (propiedad de RFTA), BRT y una combinación de BRT por la carretera con una conexión de tránsito del ferrocarril desde Buttermilk a Aspen. El estudio llegó a la conclusión de que BRT era la forma alternativa para proporcionar eficiencia, velocidad, fiabilidad y las comodidades del ferrocarril a un costo más posible.

¿COMO FUE CONCEBIDA LA MARCA VELOCIRFTA?

Al iniciar el proyecto BRT, RFTA se dio cuenta que el público debe de estar avisado nuevo animal en transporte público está llegando al valle. RFTA quería asegurar al público la realidad y los servicios de RFTA continuarían 3 mientras implementan la otra opción a los pasajeros del valle que seria mas rápido, conveniente y con paradas limitadas para su viaje diario.

¿CÓMO HA PARTICIPADO EL PÚBLICO EN EL PLANEAMIENTO DE VELOCIRFTA?

El éxito de VelociRFTA depende de su habilidad de servir eficazmente al público mejorando el rendimiento para los pasajeros existentes y agregar nuevos usuarios. RFTA condujo un programa de alcance y acercamiento público en 2007 y 2008 para poder comprender mejor las necesidades y expectativas de la comunidad regional, para informar y solicitar observaciones y comentarios. El programa incluyó hojas informativas en inglés y español, folletos, artículos en periódicos, presentaciones a grupos comunitarios, reuniones públicas en muchas de las comunidades que sirve RFTA.

Los comentarios recibidos fueron una parte importante para el desarrollo de los componentes planificados de VelociRFTA. Los comentarios recibidos de los pasajeros, personal técnico, oficiales electos y residentes de la comunidad en la región ayudaron a desarrollar el proyecto. La página de Internet de BRT fue lanzada en el invierno del 2007.

Continúa la participación del público durante la fase de desarrollo del proyecto en curso. Se dieron otra serie de reuniones públicas en febrero de 2010 para revisar los diseños propuestos para las estaciones, los planes de servicio de BRT, otras características propuestas de BRT y la coordinación con otros servicios de tránsito. Los avisos de futuras reuniones públicas serán publicados en la página web.

¿QUÉ ESCUCHÓ RFTA DEL PÚBLICO EN LOS TALLERES EN FEBRERO?

RFTA recibió un total de 571 comentarios durante seminarios, y por correo electrónico y postal. Los comentarios apoyan a BRT y los elementos propuestos en forma abrumadora. La mayor respuesta – 42% de todos los comentarios anotados – se enfoca en el diseño de las paradas de autobuses y su ubicación. Veintidós por ciento (22%) de los comentarios específicos a las características de ITS expresaban gran entusiasmo con la información en tiempo real de los autobuses BRT, incluyendo carteles digitales, actualizaciones vía web y teléfonos móviles Smartphones.

¿QUÉ MEJORAMIENTOS ESTÁN INCLUIDOS EN VELOCIRFTA CON EL CAPITAL?

VelociRFTA incluye la compra de la marca BRT, pisos bajos, y autobuses diesel limpios; construcción de 14 estaciones de VelociRFTA en nueve localidades; la instalación del sistemas intelectual de tecnología de transporte en autobuses y estaciones; estacionamiento adicional nuevo; reparaciones para carreteras y prioridad de señal de tránsito en ubicaciones seleccionados.



¿SE PLANEAN MEJORAS PARA PEATONES Y CICLISTAS?

Se han propuesto mejoras para peatones y ciclistas en cada estación. Las mejoras incluyen ampliación de plataformas y más ataderos para bicicletas. RFTA está coordinando entre las jurisdicciones locales y el Departamento de transporte de Colorado el posibilitar conexiones importantes, incluyendo los cruces de la SH82, que serían planeadas y construidas por las comunidades y agencias mencionadas.

¿CÓMO ES EL PROYECTO ORIGINAL, APROBADO POR LOS VOTANTES EN EL 2008, DIFERENTE AL PROYECTO ACTUAL?

La mesa de RFTA modificó el proyecto original de VelociRFTA de \$180 millones para alinear de mejor manera con las realidades financieras, las prioridades de la Comunidad y el uso de los terrenos. El proyecto actual, es menos de \$50 millones, ha reducido en gran medida el parqueo y la estructura del estacionamiento manteniendo las características más atractivas de BRT, tales como los tiempos de viaje, frecuente por ambos vías, información actualizada a los pasajeros del tiempo de espera y bus insuperables y diseños de la estaciones.

¿CÓMO VA A PAGAR EL COSTO DE ESTE PROYECTO RFTA?

RFTA utilizará una combinación de fondos locales y federales. RFTA es considerado elegible para fondos federales a través de un programa pequeño del Federal Transit Administration (FTA) y continua trabajando tras oportunidades federales.

¿CUÁNTO COSTARÁ VIAJAR EN VELOCIRFTA?

Las tarifas y su estructura como parte del desarrollo del Plan del servicio del sistema, todavía están siendo determinadas, con la meta de hacer que la estructura tarifaria sea más comprensible y útil a los usuarios. Dadas las atractivas características de BRT, RFTA espera que el costo del nuevo servicio sea aún más competitivo con el costo de manejar y con el costo del servicio de tránsito actual. Para obtener mayor información visite la página web- www.rfta.com. La página web incluye una calculadora de ahorros de costo de combustible que permite al usuario estimar la diferencia de costo entre manejar un automóvil y viajar en autobús.

¿CUÁL ES LA RUTA DE VELOCIRFTA?

BRT va a transitar por el carretera 82 del sur de Glenwood Springs a Rubey Park en Aspen, con una corta desviación a los estacionamientos de la carretera 133.



¿CUÁL ES LA FRECUENCIA DE SERVICIO DE VELOCIRFTA?

Actualmente se está desarrollando el plan de servicio de BRT. En general, el servicio BRT operará por lo menos 14 horas por día en días laborables, con horarios más extensos posible los fines de semana según la demanda y los fondos disponibles. Los autobuses BRT operarán frecuentemente durante el día con los siguientes niveles de servicio planeados:

- Mañana, hora pico - cada 10 minutos
- Mediodía - cada 15 minutos
- Tarde, hora pico - cada 10 minutos
- Noche - cada 15 minutos

Se planea que el viaje entre Glenwood Springs y Aspen será aproximadamente de una hora durante las horas pico. El nivel de servicio de VelociRFTA puede ser modificado durante la temporada baja para corresponder con la demanda. El servicio local de RFTA continuará operando como lo hace actualmente – cada 30 minutos. Algunos de los servicios expresos existentes y expresos directos podrían ser consolidados con el servicio BRT para obtener una mayor eficiencia operativa.

¿CÓMO VA A COORDINAR LOS SERVICIOS VELOCIRFTA CON LOS AUTOBUSES LOCALES?

La llegada y salida de los autobuses BRT serán programados estrechamente con la llegada y horarios de salida de los autobuses de la ciudad para asegurar las conexiones conveniente como sea posible y sin problemas. El éxito del servicio VelociRFTA depende, en parte, de la habilidad de todos los servicios de transporte de la región para operar conjuntamente como un sistema adecuado.

¿DONDE ESTÁN LA PROPUESTAS DE LAS ESTACIONES DE VELOCIRFTA Y COMO FUERON SECCIONADAS?

Participación de la ciudad y personal del condado, funcionarios y el público ha sido importante en la selección de las ubicaciones las cuales servirá VelociRFTA. Las siguientes son planeadas como estaciones de VelociRFTA:

- Sur Glenwood Springs
- Carbondale Park and Ride
- El Jebel (paradas de ambos lados)
- Willits (paradas de ambos lados)
- Basalt Park and Ride (paradas de ambos lados)
- Brush Creek Park and Ride

- Aspen Airport Business Center (paradas de ambos lados)
- Buttermilk Park and Ride (paradas de ambos lados)
- Rubey Park Transit Center

¿POR QUÉ SON TAN CERCANAS LAS ESTACIONES EN EL JEBEL Y WILLITS?

La Estación de El Jebel es el resultado del traslado desde su ubicación actual al corredor SH82. Este fue un paso crítico para poder lograr la meta de VelociRFTA: que el viaje desde Glenwood Springs a Aspen durase alrededor de una hora. Existe suficiente demanda en el actual estacionamiento para justificar La Estación El Jebel. Si es aprobada y construida, la propuesta estación Willits servirá el barrio de Willits y potencialmente al barrio de Tree Farm. Esta estación no contará con estacionamiento.

¿DÓNDE ESTARÁ UBICADA LA ESTACIÓN SOUTH GLENWOOD SPRINGS?

Actualmente existen dos opciones para la estación de Glenwood Springs - el Roaring Fork Marketplace y el emplazamiento del antiguo concesionario de autos en 27th Street. Se discutieron ambos sitios durante las reuniones de trabajo en febrero y la mayoría de los presentes prefirieron la ubicación de 27th Street.

¿DONDE VAN ESTAR LOS NUEVOS ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO Y CÓMO FUE DETERMINÓ ESTO?

Actualmente el estacionamiento está disponible y asignado en Carbondale Park and Ride, Basalt Park and Ride, Brush Creek Park and Ride y en Buttermilk Park and Ride. Nuevos espacios de estacionamiento se han planeado en coordinación con estaciones de autobuses en South Glenwood Springs y El Jebel. Espacios adicionales en Basalt también forman parte del plan. Estaciones específicas localizadas y zonas de estacionamiento seguirán ajustándose para reflejar suministros de estacionamiento factible y para permitir a las comunidades mas oportunidades de espacio, si así lo desean. Además de estacionamiento de vehículos, aparcamiento cubierto para bicicletas está previsto en muchas de las estaciones.

¿CÓMO SERÁN LAS ESTACIONES?

Actualmente se espera que las estaciones incluyan los siguientes componentes fundamentales:

- Estaciones con asientos y áreas para proporcionar protección contra el sol, viento, lluvia y nieve
- Estaciones y Señalización de identificación VelociRFTA
- Horario y información de ruta
- Señales de información electrónicas con la hora de llegada
- Basura y recipientes de reciclaje
- Estacionamiento de bicicletas
- Estacionamiento en casi todas las localidades
- Tecnología de Sistema mas avanzado de Transporte

Componentes adicionales a la estación e identificadores únicos para cada ubicación pueden ser incluidos dependiendo de los fondos. Planes de diseño de estación y detalles actualmente están siendo determinados por RFTA con la ayuda de las comunidades locales y CDOT. Estos componentes pueden incluir:

- Estacionamiento cubierto para bicicletas
- Baños
- Maquina de boletos en las estaciones principales
- Maquinas de comida
- Anuncios y otros usos comerciales
- Estacionamiento adicional
- Arte publico y lugar para reunirse
- Wi-Fi Internet
- Plataformas de concreto que coinciden con el bus de piso bajo para hacer subir y bajar con mayor rapidez y facilidad
- Y seguridad, como un teléfono para llamar al 911



¿QUÉ ES UN SISTEMA DE TRANSPORTE INTELIGENTE?

VelociRFTA incluye tecnología de sistema de transporte inteligente (ITS) para brindar soporte de información en tiempo real para llegadas de autobús en las estaciones y computarizado para mejorar el tiempo de respuesta a la congestión del tráfico y otras fuentes de retraso. VelociRFTA podría incluir un sistema computarizado, señales electrónicas que muestra los tiempos de llegada/salida y equipos de a bordo, un contador de pasajeros automático, sistema global ubicación (GPS) y radios, para los nuevos autobuses BRT y RFTA. Estas características actualmente están siendo evaluadas por RFTA.

¿COMO CONTRIBUYE VELOCIRFTA HACIA RFTA, TANTO REGIONAL Y LOCAL EN EL AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD?

La implementación de VelociRFTA es una parte fundamental de la Declaración de visión de RFTA para el 2017 que dice "Reducir de forma significativa la dependencia del petróleo por medio de un recurso eficiente, benigno para el clima, un sistema multimodal de transporte con una línea regional expresa sin dificultades de tráfico ni de clima, que compita con las ventajas y conveniencia de un vehículo privado en tiempo y calidad de viaje". VelociRFTA incorporará también las metas ecológicas comunitarias, la preservación de los cielos oscuros, reciclaje, diseño y construcción de instalaciones energéticamente eficientes. RFTA escuchó en los talleres en febrero que el público considera importante construir ecológicamente. RFTA se compromete a incluir estas prácticas de la manera más práctica y rentable posible.

Algunos hechos ecológicos de RFTA:

- RFTA replaces about 100,000 gallons of oil-based petroleum products with biofuels each year.
- It is important to remember that any type of biofuel usage pales in comparison to simply reducing personal cars by using public transit.
- RFTA services offset 24,888,169 passenger miles in 2006.
- RFTA services offset 16 million pounds CO₂ to the environment in 2006.

COMPRENDO QUE RFTA NECESITA COMPLETAR UNA EVALUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (EA) PARA ESTE PROYECTO. ¿QUÉ SIGNIFICA ESTO?

Un EA es un tipo de estudio medioambiental. El estudio ayuda a las agencias gubernamentales y al público a tomar decisiones informadas referentes a la mejor manera de satisfacer las necesidades futuras mientras se realizan inversiones en su comunidad.



EA documenta el proceso de tomar decisiones. La EA para este proyecto fue presentado a la Administración Federal de Tránsito (FTA) para su revisión y una audiencia pública se celebró en el proyecto de EA en septiembre.

¿QUIÉN ESTÁ EN EL EQUIPO DE VELOCIRFTA?

El equipo de VelociRFTA compuesto por expertos de RFTA, HNTB, Parsons Transportation Group, Bluegreen, Noelhouse Creative, Schmueser Gordon Meyer, Michael Baker Jr, Zgroup Architects, Connect One Design, and Sopris Engineering. En RFTA son los siguientes: Michael Hermes es el gerente del proyecto BRT y Angela Kincade es la ayudante. Mientras trabajaban bajo la supervisión de Dan Blankenship, jefe ejecutivo de RFTA, ellos son los encargados del programa de VelociRFTA. Otros miembros del equipo de RFTA BRT incluyen: Kent Blackmer y John Hocker, directores de operaciones; Kenny Osier, director de mantenimiento; David Johnson, director de obras; Phil Schultz, director de tecnología; John Tangen, director financiero; Dawn Mullally Chase, gerente de ventas; Jason White, ayudante de obra y Amy Skinner, especialista de negocio.

¿CUÁLES SON LOS SIGUIENTES PASOS?

Hitos importantes incluyen:

- Continuar con la coordinación de las jurisdicciones
- Atraer mas publico
- Evaluaciones de el medio ambiente y aprobación
- Aprobación de los fondos para la construcción
- Derechos de adquisición Caminos
- Adquisición ITS
- Adquisición de Vehículos
- Construcción