

Español VelociRFTA Hoja de

¿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 BRT

- En el 2003 se anuncia estudio de inversiones de carretera (CIS de RFTA). El estudio de cinco años obtuvo una solución de transporte regional para satisfacer las necesidades de movilidad entre Glenwood Springs y Aspen/Snowmass Village. El estudio recomendó el BRT como la alternativa más económicamente realizable para satisfacer la demanda de tránsito y moderar la congestión del tráfico, las cuales se determinan que continuaran aumente en el futuro.
- 2004 Los primeros carriles de alta ocupación (HOV- en los que viajen mas de dos personas en el vehiculo) en la nación se abrieron entre Basalt y Buttermilk el are de esquiar.



- 2006 La junta directiva de RFTA aprobó su declaración de la visión de BRT del 2017. De noche durante la temporada alta el carril del bus saliendo de Aspen Main Street esta abierto.
- 2007 RFTA inicio la planeación del proyecto planeado del desarrollo de servicios, preparando costos preliminares y convocar un comité para examinar los progresos de trabajo y brindar información. RFTA solicito la opinión del público, además la del comité, en una invitación abierta y presentaciones de grupo. La estación de Carbondale abrió el día del trabajo.
- 2008 La planeación continuó incluso preparando los conceptos de la estación, requisito de instalación preliminar y capital y estimaciones de costos de funcionamiento. La marca VelociRFTA fue elegida para el proyecto. Los votantes aprobado los fondos de transito a través de un 0.4 % (cuatro centavos por cada compra de \$10) dedicado a ventas y aumento de impuestos (0.3 % en Carbondale). Además, los votantes aprobaron \$44.5 millones en capacidad de Fianzas. Continuó el aporte del público. RFTA recibió la aprobación del Federal Transit Administration (FTA) para entrar en la fase de desarrollo del proyecto que comienza con fondos pequeños.
- 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 del desarrollo del proyecto, incluyendo la administración de programas y diseño preliminares. Planificación, transportación y empleados públicos de comunidades dentro de la región colaboró con RFTA para definir el diseño de las estaciones. Comenzó a trabajar para obtener autorizaciones ambientales a través del proceso de ley nacional de protección ambiental (NEPA). RFTA recibido notificación de una reserva del Congreso de \$810,000 para su sistema BRT. RFTA emitió \$27.5 millones en bonos para su proyecto BRT.
- 2010 Continúa el trabajo del desarrollo del proyecto. RFTA sigue colaborando con los representantes las jurisdicciones locales, incluyendo CDOT y se prepara para la próxima ronda de talleres públicos a mediados de febrero. El presidente Obama incluye \$24 millones para el proyecto de VelociRFTA en su presupuesto del año 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



mientras implementan la otra opción a los pasajeros del valle que sería más rápida, conveniente y con paradas limitadas para su viaje diario.

¿CÓMO HA ESTADO EL PÚBLICO INCLUIDO EN LA PLANEACIÓN DE VELOCIRFTA?

El éxito de VelociRFTA depende de su capacidad para servir con eficacia al público mejorando el beneficio para los pasajeros y atraer nuevos. Para entender mejor las necesidades y expectativas de la comunidad, RFTA llevó a cabo un programa de publicidad en 2007 y 2008 para informar y solicitar comentarios del público. El programa incluye traducciones de inglés-español de los hechos, en folletos, artículos de periódicos, presentaciones a la comunidad y a las reuniones en varias de las comunidades servidas por RFTA. Los comentarios recibidos fueron una parte importante del desarrollo de los componentes planificados de VelociRFTA. Comentarios recibidos de pasajeros, personal técnico, funcionarios y residentes de la Comunidad que ayudaron al desarrollo del proyecto. Se inició la página web específica para BRT en invierno de 2007.

Continuamos obteniendo la participación del público a través de las fases del desarrollo BRT. Juntas para el público están publicadas en la página de RFTA BRT—www.ftabrt.com.

¿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 sistema intelectual de tecnología de transporte en autobuses y estaciones; estacionamiento adicional nuevo; reparaciones para carreteras y prioridad de señal de tránsito en ubicaciones seleccionadas.

¿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 las 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 continúa trabajando tras oportunidades federales.

¿CUÁL SERÁ EL COSTO PARA LOS PASAJEROS DE VELOCIRFTA?

El costo del boleto y la estructura todavía se están determinando como parte del desarrollo del plan de servicio, con el objetivo de hacerlos más comprensibles y convenientes para los usuarios.

¿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.

¿QUÉ TAN FRECUENTES SON SERÁN LOS SERVICIOS DE VELOCIRFTA?

El servicio del BRT actualmente se esta planeando. En general, los servicios de BRT van a operar por los menos 14 horas al día días semana, con horarios mas largos y servicios de fin de semana dependiendo en la demanda y los fondos disponibles con están los servicios en practica. Los autobuses BRT van a funcionar frecuentemente a través de todo el día con los diferentes niveles de planeación:

- AM Temporada alta—cada 10 minutos
- Medio día—cada 15 minutos
- Por la tarde temporada alta—cada 10 minutos
- Noche—cada 15 minutos

Un viaje entre Glenwood Springs y Aspen se planea tomar aproximadamente una hora durante la temporada alta. El nivel de servicio de VelociRFTA podrá ser modificarse durante temporada baja para que se corresponda con la demanda. Los servicios locales de RFTA seguirán funcionando como hasta hora: cada 30 minutos. Algunos servicios de expresos que existentes y directos pueden ser consolidados con servicio BRT para hacerlos mas eficaz.

¿CÓMO VA A COORDINAR LOS SERVICIOS VELOCIRFTA CON LOS AUTOBUSES LOCALES, COMO EL RIDE GLENWOOD?

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

¿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 están diseñando la estación de VelociRFTA. Una vez terminada, las normas se utilizarán para preparar el diseño detallado para la construcción de 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?

Implementación de VelociRFTA es una parte fundamental de la declaración de visión de RFTA para 2017, que es “ reducir la dependencia del petróleo por medio de un clima de recurso eficiente, amistoso, sistema de transporte multimodal con una línea expresa regional sin trabas por tráfico y clima, competitivo con los vehículo en con términos de comodidad, tiempo de viaje y calidad”. VelociRFTA también incorporará objetivos ecológicos relacionados con preservar la contaminación a la atmosfera, reciclaje y diseño de instalaciones de uso eficiente de la energía y construcción.

Otros hechos más de RFTA “verde”:

- RFTA reemplaza cerca de 100,000 galones de productos combustibles con biocombustibles cada año.
- Es importante recordar que cualquier tipo de uso de biocombustibles se desvanece en el ambiente al usar el transporte público a comparación al uso de su vehículo.
- RFTA sirvió a 24,888,169 pasajeros en el 2006
- RFTA compenso al medio ambiente con 16 millones de libras de CO2 en 2006

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

Un EA es uno de los tipos de estudio ambiental. Ayuda a las oficinas gubernamentales y el público a tomar mejores decisiones y estar bien informados acerca de la mejor manera de satisfacer las necesidades futuras mientras realiza inversiones en su comunidad. El EA es un documento en el cual empieza el proceso para las decisiones.

¿QUIÉN ESTÁ EN EL EQUIPO DE VELOCIRFTA?

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.

A través de un proceso de licitación competitiva, RFTA contrató a la empresa HNTB para asistirles en el manejo del programa y las fases del desarrollo del trabajo. HNTB es una compañía avanzada en la implementación de sistemas de tránsito de calidad a lo largo de la nación. Aportan experiencia de tránsito de clase mundial a las autoridades de tránsito en todo el país para planificar, diseñar y construir una variedad de sistemas que ayudan a

mover a personas y mercancías. Cuatro de las empresas locales también están ayudando a RFTA como parte del equipo HNTB-Parsons Transportation Group, Schmueser Gordon Meyer, Bluegreen, and Noelhouse Creative.

¿CUÁLES SON LOS SIGUIENTES PASOS?

En el verano 2010, RFTA seleccionará un consultor de ingeniería de diseño para trabajar con RFTA y el equipo de HNTB para preparar los planos de diseño detallado para la construcción del proyecto. Otros 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