



FORT COLLINS **CITY PLAN**

PLANNING OUR FUTURE. TOGETHER.

16 de abril de 2019

Carta del administrador municipal

Fort Collins es un lugar extremadamente especial: lo impulsa un espíritu innovador y emprendedor; tiene atracciones ambientales, culturales y recreativas para que todos disfruten; y está lleno de personas comprometidas con su éxito que integran una comunidad hospitalaria y amigable.

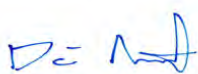
Cada persona y organización en Fort Collins ha tenido un papel importante en la creación de la comunidad que disfrutamos hoy en día. Hemos heredado un poderoso legado, y nos beneficiamos de las decisiones, las relaciones y la planificación al detalle de aquellos que vinieron antes de nosotros. Desde la elección temprana de fundar nuestro propio servicio eléctrico y nuestra asociación con la Universidad Estatal de Colorado (CSU) hasta el apoyo continuo a los residentes y el financiamiento del programa Áreas Naturales, el Fort Collins de hoy lleva varias décadas de constante desarrollo.

Me enorgullece presentar esta actualización 2019 del Plan de la Ciudad; es el siguiente capítulo de una planificación comunitaria de extenso alcance en Fort Collins. El Plan de la Ciudad refleja el aporte de miles de personas y, por primera vez, también incluye comentarios recopilados gracias a los grandes esfuerzos de los Embajadores del Plan de la Ciudad y los Socios de la Comunidad. Los residentes y las organizaciones se dedicaron a recopilar y compartir los aportes de miembros de la comunidad que históricamente han quedado al margen de nuestros procesos de planificación pública. Agradezco el aporte de cada persona que ayudó a crear el Plan de la Ciudad.

Con esta actualización al Plan de la Ciudad, celebramos nuestros logros y al mismo tiempo reconocemos las oportunidades y los desafíos futuros. A modo de visión de largo alcance y marco de desarrollo, el Plan de la Ciudad moldea las necesidades de financiamiento y toma de decisiones, para poder implementar el futuro que la comunidad desea. Ya sea mediante la creación de una comunidad más inclusiva y equitativa, el apoyo a las iniciativas empresariales y la innovación, la atención y mitigación del efecto del cambio climático o la creación de más opciones de transporte y vivienda, nos comprometemos a trabajar en conjunto para hacer de Fort Collins un lugar mejor para las generaciones venideras.

Somos una comunidad más fuerte y mejor cuando damos la bienvenida a todos para que participen y le den forma a nuestro futuro; la adopción del Plan de la Ciudad es solamente el comienzo. En Fort Collins los planes no viven apilados en un cajón. Hemos demostrado que estamos comprometidos a cumplir nuestra visión mediante una implementación inteligente y minuciosa. No solamente planeamos, sino que alineamos y hacemos. Los invito a unirse a las tareas venideras. Juntos podemos lograr cosas increíbles.

Atentamente,



Darin Atteberry
Administrador municipal

Índice

01 INTRODUCCIÓN	4	06 IMPLEMENTACIÓN Y SUPERVISIÓN	218
Fort Collins ayer, hoy y mañana	6	Roles y responsabilidades	220
¿Qué es el Plan de la Ciudad?	8	Recursos necesarios	220
Organización del plan	9	Enmiendas y actualizaciones	221
Acerca de esta actualización	10	La habitabilidad y salud social dentro de la comunidad	224
Participación de la comunidad y de las partes interesadas	11	Cultura y recreación	229
		Salud económica	230
		Salud ambiental	232
		Comunidad segura	238
		Transporte	240
		Comunidad de alto rendimiento	248
02 VISIÓN Y VALORES	14	07 APÉNDICE	250
Visión de la comunidad	16	Apéndice A: Agradecimientos	
Marco de las políticas	18	Apéndice B: Glosario	
Marco del crecimiento	20	Apéndice C: Lista de abreviaturas	
Salud e igualdad	22	Apéndice D: Informe sobre tendencias y fuerzas	
Aprovechar al máximo la tierra que nos queda	24	Apéndice E: Tendencias en viviendas y evaluación del pronóstico de demanda	
Economía saludable y resiliente	26	Apéndice F: Análisis de la demanda de terrenos para el desarrollo de industrias y comercios	
Promover más opciones de vivienda	28	Apéndice G: Análisis de la adecuación de los terrenos para el desarrollo de industrias y comercios	
Expandir las opciones de transporte y movilidad	30	Apéndice H: Recursos del Plan Maestro de Transporte	
Mantener el foco en la acción climática	32		
03 PRINCIPIOS Y POLÍTICAS	34		
La habitabilidad y salud social dentro de la comunidad	36		
Cultura y recreación	48		
Salud económica	52		
Salud ambiental	58		
Comunidad segura	68		
Transporte	74		
Comunidad de alto rendimiento	86		
04 PLAN ESTRUCTURAL	92		
Vecindarios	96		
Distritos de uso mixto	99		
Distritos de empleos	102		
Corredores y límites	105		
Tipos de lugares prioritarios	107		
Vecindarios mixtos	108		
Vecindarios de uso mixto	118		
Áreas suburbanas de uso mixto	128		
Áreas urbanas de uso mixto	138		
Uso mixto laboral y residencial	148		
05 PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE	158		
Marco de referencia para el transporte futuro	160		
Organización del plan	162		
Infraestructura de transporte	164		
Movilidad y opciones de viaje	172		
Salud e igualdad	194		
Innovación	200		
Seguridad	210		
Sostenibilidad y resiliencia	214		

INTRODUCCIÓN

El Plan de la Ciudad es el plan integral para la ciudad de Fort Collins. Articula la visión y los valores fundamentales de la comunidad y establece las bases de la política general que usará la organización de la ciudad de Fort Collins ("la Ciudad"), sus numerosos socios locales y regionales y la comunidad en su conjunto para trabajar en pos de esa visión durante los próximos 10 a 20 años.

La ciudad y la comunidad han cambiado drásticamente desde la última gran actualización del plan integral y del plan de transporte. Desde el año 2011, Fort Collins ha sumado más de 5000 empleos nuevos y 14,000 residentes nuevos; prácticamente ha visto duplicarse el uso del transporte con el inicio del servicio de autobús de tránsito rápido (BRT) MAX; ha experimentado un gran incremento en los costos de las rentas y la vivienda en relación con el aumento salarial; ha acelerado su compromiso climático para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 80 % por debajo de los niveles del 2005 para el 2030 y para lograr la neutralidad de carbono para el 2050; ha experimentado cambios demográficos que incluyen el aumento de la diversidad racial y étnica, menos familias con hijos y una población que está envejeciendo; ha urbanizado aproximadamente 2400 acres por año del terreno restante en el Área de Administración del Crecimiento (GMA); y ha adoptado el Plan Naturaleza en la Ciudad con el objeto de garantizar que todos los residentes estén a una distancia de 10 minutos caminando desde su casa o lugar de trabajo hasta un espacio verde.



**Vivo en Fort Collins
porque...
(ella) combina la innovación
con la conciencia sobre
nuestras raíces históricas".**

- Residente de Fort Collins

FORT COLLINS ENTONCES, AHORA Y MÁS ALLÁ

Fort Collins tiene una larga trayectoria en la planificación cuidadosa y la gestión del cambio en la comunidad. Algunos de los principales logros que han modelado, y continuarán modelando, la ciudad de Fort Collins incluyen los siguientes:



1929

Fort Collins' first zoning ordinance, establishing different classifications for residential, commercial and industrial land uses.



1948

Fort Collins begins undergrounding electric utilities in new subdivisions to improve aesthetics and reliability of the utility system.



1967

Fort Collins develops its first comprehensive plan, the Plan Progress.

2013



Having achieved the initial waste diversion goal established in 1999, City Council adopts Road to Zero Waste strategy.

2012-13

City of Fort Collins restructures departments and organizational functions to better align budgeting process, day-to-day decision-making, strategic planning and sustainability around the triple bottom line (economic, environment and social).



2000

Mason Corridor Plan is completed—establishing a vision for the City's first Bus Rapid Transit line.

2014

City Council adopts resolution to become carbon neutral by 2050.

2015



City Council adopts updated Affordable Housing Strategic Plan goals: ensure 6% of all housing units are affordable by 2020 and 10% of units are affordable by 2040.

2015



City Council adopts updated climate action goals: to reduce emissions 20% below 2005 levels by 2020 and 80% below by 2030; and to be carbon neutral by 2050.



1974

Adoption of Fort Collins' first Open Space Plan. Along with tax initiatives, land acquisitions begin for open space along the foothills, Spring Creek and the Poudre River.



1980

Establishment of the Urban Growth Area between Fort Collins and Larimer County for joint planning and cooperation; this was the precursor to the Growth Management Area.



2000

City Council adopts first Affordable Housing Strategic Plan.



1999

Fort Collins initiates first deliberate actions to reduce community GHG emissions.



1997

First version of City Plan is adopted.



2018

City completes Electric Vehicle (EV) Readiness Plan and establishes broadband utility.



2018-19

Integrated updates to City Plan, Transportation Plan, and Transit Plan completed with a focus on: housing access; buildout and land supply; economic health; climate action; and transportation and mobility options.

BEYOND



¿Qué es el Plan de la Ciudad?

El Plan de la Ciudad es el plan maestro integral y de transporte para la ciudad de Fort Collins. Articula la visión y los valores fundamentales de la comunidad; guía la forma en que la comunidad crecerá y viajará en el futuro; y les da una dirección a las políticas de alto nivel usadas por la organización de la Ciudad, por los socios locales y regionales y por la comunidad en su conjunto para alcanzar nuestra visión y nuestras prioridades.

El Plan de la Ciudad abarca el panorama general, identificando metas y acciones que la comunidad debería llevar a cabo durante los próximos 10 a 20 años. Diversas asociaciones y el Plan Estratégico de la Ciudad, que proporciona una guía a corto y mediano plazo, favorecen la implementación del Plan de la Ciudad. Ambos son respaldados por el proceso presupuestario de la Ciudad, los planes funcionales a nivel departamental y la disponibilidad de financiamiento proveniente de diferentes fuentes.

La implementación total de este Plan puede requerir tecnologías e innovaciones, algunas de las cuales no están completamente disponibles hoy en día. Las estrategias de implementación también dependerán de la evaluación continua de las prioridades de la comunidad y de la existencia de un diálogo comunitario permanente.

¿POR QUÉ? DIRECCIÓN Y PARTICIPACIÓN COMUNITARIAS



Largo plazo



Corto y mediano plazo

PRESUPUESTO PARA LA OBTENCIÓN DE RESULTADOS (BFO)

CÓMO/FINANCIAMIENTO

PLAN DE ACCIÓN CLIMÁTICA	NATURALEZA EN LA CIUDAD	PLAN MAESTRO DE AGUAS PLUVIALES
FOCO CREATES	PLAN ESTRATÉGICO DE VIVIENDAS ASEQUIBLES	PLAN DE MEJORAMIENTO DE CAPITAL
PLAN MAESTRO DE ÁREAS NATURALES	PLAN DE POLÍTICAS DE PARQUES Y RECREACIÓN	PLANES ESTRATÉGICOS DEPARTAMENTALES
PLAN MAESTRO DE TRÁNSITO	PLAN MAESTRO DE AGUA Y AGUAS RESIDUALES	...Y OTROS SEGÚN SE ADOPTEN

Planes funcionales

Organización del plan

El Plan de la Ciudad se compone de seis secciones principales:

<p>VISIÓN Y VALORES FUNDAMENTALES DE LA COMUNIDAD</p>	<p>Establece la dirección general para el Plan de la Ciudad y destaca "grandes ideas" que sustentan otras partes del plan.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Habitabilidad</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Comunidad</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Sostenibilidad</p> </div> </div>		
<p>PRINCIPIOS Y POLÍTICAS</p>	<p>Sienta las bases de la política general para la comunidad y la organización de la Ciudad. Los principios y las políticas son organizados por las siete áreas de resultados clave que corresponden a la estructura organizacional de la ciudad y al proceso de BFO.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Habitabilidad y salud social dentro de la comunidad</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Cultura y recreación</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Salud económica</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Salud ambiental</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Comunidad segura</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Transporte</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Comunidad de alto rendimiento</p> </div> </div>		
<p>PLAN ESTRUCTURAL</p>	<p>Este plan de uso del terreno guía el crecimiento y la urbanización dentro del Área de Administración del Crecimiento (GMA) de Fort Collins, lo que incluye la variedad de usos, la reutilización y la reurbanización y los tipos de inversiones necesarias para infraestructura y transporte.</p> <div style="text-align: center;">  <p>Mapa del Plan Estructural</p> </div>		
<p>PLAN DE TRANSPORTE</p>	<p>Guía las mejoras en la infraestructura para peatones, bicicletas, tránsito y carreteras para la ciudad y el Área de Administración del Crecimiento (GMA).</p>		
<p>IMPLEMENTACIÓN Y SUPERVISIÓN</p>	<p>Identifica las estrategias para apoyar la implementación de principios y políticas en cada área de resultados.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Estrategias de implementación</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Modificaciones y supervisión del plan</p> </div> </div>		
<p>APÉNDICES</p>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>A: Informe sobre tendencias y fortalezas</p> <p>B: Tendencias en viviendas y evaluación del pronóstico de demanda</p> <p>C: Análisis de la demanda de terrenos para el desarrollo de industrias y comercios</p> </td> <td style="width: 50%; border: none;"> <p>D: Análisis de la adecuación de los terrenos para el desarrollo de industrias y comercios</p> <p>E: Recursos del Plan de Transporte Maestro</p> <p>F: Plan Maestro de Tránsito</p> </td> </tr> </table>	<p>A: Informe sobre tendencias y fortalezas</p> <p>B: Tendencias en viviendas y evaluación del pronóstico de demanda</p> <p>C: Análisis de la demanda de terrenos para el desarrollo de industrias y comercios</p>	<p>D: Análisis de la adecuación de los terrenos para el desarrollo de industrias y comercios</p> <p>E: Recursos del Plan de Transporte Maestro</p> <p>F: Plan Maestro de Tránsito</p>
<p>A: Informe sobre tendencias y fortalezas</p> <p>B: Tendencias en viviendas y evaluación del pronóstico de demanda</p> <p>C: Análisis de la demanda de terrenos para el desarrollo de industrias y comercios</p>	<p>D: Análisis de la adecuación de los terrenos para el desarrollo de industrias y comercios</p> <p>E: Recursos del Plan de Transporte Maestro</p> <p>F: Plan Maestro de Tránsito</p>		

Otros elementos del Plan de la Ciudad

El Plan de la Ciudad incorpora elementos del plan existente y de planes relacionados como referencia. A medida que se preparen y adopten nuevos elementos del plan y otros documentos de planificación relacionados, estos se convertirán en parte del Plan de la Ciudad. A modo general, todas las referencias a "la ciudad" o a la "comunidad" se aplican tanto a los límites de la ciudad incorporados como al GMA.

Sobre esta actualización

El Plan de la Ciudad se actualiza cada 5 a 10 años para garantizar que esté al día con la visión, los valores y las prioridades de la comunidad a medida que cambian las condiciones. Como nuestro plan integral de la comunidad, el Plan de la Ciudad abarca muchos aspectos y establece la dirección de la política para muchos temas diferentes.

Dado que un documento tal como el Plan de la Ciudad no puede abarcar todos los temas en profundidad, cada actualización se enfoca en desafíos y oportunidades particulares que la comunidad ha identificado como áreas de atención clave. Por ejemplo, el Plan de la Ciudad del 2011 puso énfasis en integrar las políticas e iniciativas sostenibles en todos los aspectos de nuestra comunidad y ayudó a sentar las bases de los departamentos de Servicios de Sostenibilidad de la Ciudad, una respuesta más ambiciosa hacia la Acción Climática y un compromiso renovado de construir un sistema de transporte equilibrado para todos los usuarios.

Durante el proceso de actualización del Plan de la Ciudad del 2019, supimos que hay muchas cosas positivas sobre la comunidad y que la dirección general de la comunidad va en el camino correcto. Nuestro Programa de Áreas Naturales, el sistema ferroviario y el mantenimiento de nuestra GMA son ejemplos de elementos de la comunidad que muchos residentes desean continuar en el futuro. La comunidad también nos informó sobre los desafíos y las oportunidades particulares que pueden necesitar atención adicional y sobre nuevas ideas en las que concentrarse durante los próximos años:

APROVECHAR AL MÁXIMO LA TIERRA QUE NOS QUEDA.



TOMAR MEDIDAS PARA APOYAR UNA ECONOMÍA SALUDABLE Y RESILIENTE.



FOMENTAR MÁS OPCIONES DE VIVIENDA.



AMPLIAR LAS OPCIONES DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD.



MANTENER EL FOCO EN LA ACCIÓN CLIMÁTICA.



Participación de la comunidad y las partes interesadas

El Plan de la Ciudad no es solo un documento de políticas para la organización de la Ciudad; es una guía para nuestra comunidad en su conjunto que contempla la clase de lugar que deseamos tener en el futuro, establece la dirección general para los cambios que queremos y describe las medidas que tendremos que tomar para llegar allí.

Un plan de amplio alcance tal como el Plan de la Ciudad debe construirse sobre la base de la participación comunitaria. Todo, desde los valores que compartimos hasta los programas específicos que crearemos, debería analizarse, debatirse y decidirse en sociedad con los residentes y las partes interesadas que ayudarán a que el Plan de la Ciudad evolucione de un documento guía a nuestra realidad deseada.

Desde el comienzo del proceso de planificación, nos concentramos en crear oportunidades para que los residentes y las partes interesadas tengan conversaciones más profundas sobre los desafíos que enfrentamos y el éxito que hemos tenido. La participación en cada etapa del plan destacada promovió las discusiones entre grupos pequeños, los talleres y las presentaciones ante grupos en todo Fort Collins. Hicimos preguntas difíciles sobre los valores, los temores y las esperanzas para el futuro de las personas.

También quisimos mejorar nuestra capacidad de involucrarnos con los residentes que reflejan más de cerca la demografía de nuestra comunidad. Los residentes hispanohablantes, las personas de color, los residentes de más bajos recursos, los estudiantes y jóvenes y las personas con discapacidades tienen aportes invaluable para compartir, a pesar de que frecuentemente tienen poca representación en los procesos de difusión de la planificación.

1 INICIO DEL PROYECTO

Primavera/verano 2017

Finalizar el plan de trabajo y elaborar un borrador del plan de participación comunitaria.

2 ¿DÓNDE ESTAMOS AHORA? ¿HACIA DÓNDE NOS DIRIGIMOS?

Otoño 2017/Invierno 2018

Recopilar información para elaborar una "instantánea" de Fort Collins hoy; aprender sobre las condiciones, necesidades y prioridades existentes.

3 VISIÓN DE LA COMUNIDAD

Invierno/primavera 2018

Desarrollar y confirmar una visión de la comunidad compartida para el futuro de Fort Collins.

4 DESARROLLO DE SITUACIONES

Primavera/verano 2018

Analizar diversas situaciones posibles para el futuro y la forma de alcanzar nuestra visión de la comunidad.

5 DESARROLLO DEL BORRADOR DEL PLAN

Otoño 2018/Invierno 2019

Desarrollar y compartir un borrador del plan que incluya una situación preferida y políticas y recomendaciones; así como revisar el borrador con base en los aportes de la comunidad.

6 ADOPCIÓN DEL PLAN

Primavera 2019

Presentar el Plan de la Ciudad al ayuntamiento para la consideración de su adopción.



Participantes jóvenes en el Plan de la Ciudad con personal del Instituto de Capacitación en el Liderazgo Familiar (FLTI)

Socios de la Comunidad y Embajadores del Plan

Para promover la ampliación del alcance del proceso del Plan de la Ciudad y agregar a nuevas voces y perspectivas a esta actualización del plan, se crearon dos nuevos programas de difusión:

Socios de la Comunidad

El programa Socios de la Comunidad se estableció para apoyar la participación de grupos con poca representación en toda Fort Collins. Siete organizaciones y organizaciones sin fines de lucro recibieron financiamiento para diseñar, planificar e implementar eventos de participación durante el proceso del Plan de la Ciudad. Socios de la Comunidad también recibió capacitación en facilitación y asistencia en la traducción de materiales.

Socios de la Comunidad mantuvo 30 reuniones e involucró a cientos de participantes durante el proceso del Plan de la Ciudad. Se invirtieron más de 650 horas en la interacción directa con personas cuyas voces pueden no haber estado representadas de forma adecuada en los procesos de planificación previos.

Algunos de los grupos poco representados incluyeron, entre otros, residentes de minorías raciales y étnicas, residentes de ingresos más bajos, ancianos, estudiantes y jóvenes, residentes con discapacidades, dueños y operadores de empresas y residentes con conocimientos limitados de inglés.

Embajadores del Plan

El programa Embajadores del Plan representó otro abordaje de la participación en Fort Collins. Empoderó a los residentes para discutir el futuro de su comunidad dentro de sus propios círculos sociales y sin la necesidad de asistir a talleres y reuniones tradicionales.

Se invitó a los residentes interesados a convertirse en Embajadores del Plan y a llevar a cabo sus propias reuniones para hablar sobre el Plan de la Ciudad y entablar discusiones con amigos, familiares, vecinos y compañeros de trabajo. Los Embajadores del Plan completaron cinco horas de capacitación en facilitación proporcionada por la Ciudad y el Centro para la Deliberación Pública (CPD) en la Universidad Estatal de Colorado (CSU).

Más de 20 Embajadores del Plan tuvieron un total de 65 reuniones durante el proceso del Plan de la Ciudad. Los vecinos pasaron más de 180 horas conversando sobre el futuro de nuestra ciudad mientras disfrutaban de vino y queso, chile casero o una cerveza local favorita.

Organizaciones asociadas



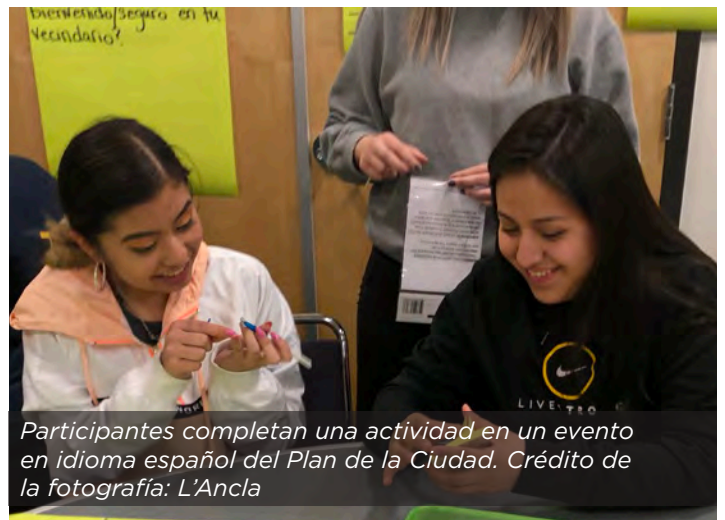
Instituto para el Ambiente
Construido de la CSU



Instituto de Capacitación en el
Liderazgo Familiar

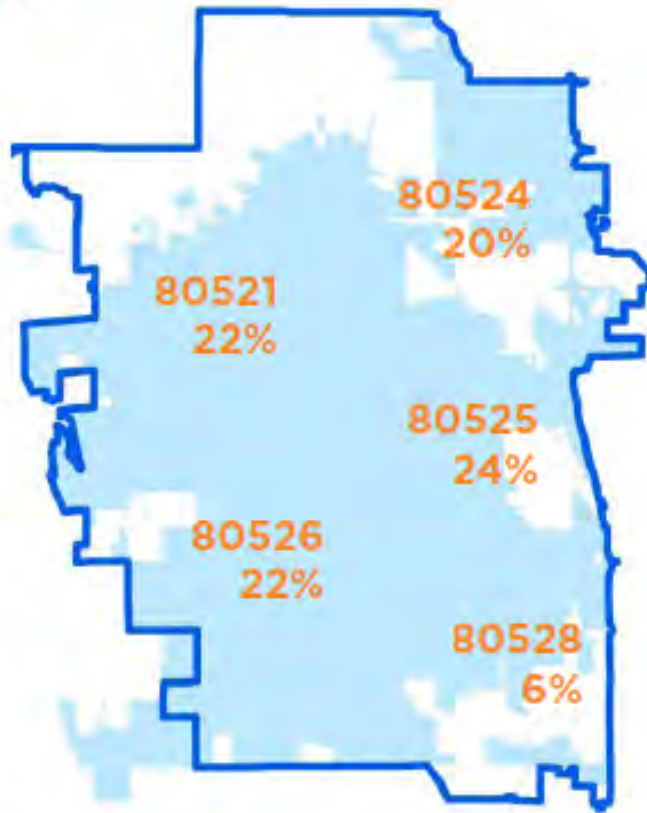


Las personas utilizan Legos para analizar las mejores ubicaciones para viviendas adicionales en Fort Collins. Crédito de la fotografía: CPD



Participantes completan una actividad en un evento en idioma español del Plan de la Ciudad. Crédito de la fotografía: L'Ancla

Geographic Distribution of Participants
By zip code



*6 % de los participantes vivía en áreas con códigos postales fuera de Fort Collins

3800
PARTICIPANTES

Más de 6000
HORAS DE PARTICIPACIÓN

Más de 10,000
VISITAS AL SITIO WEB DEL PROYECTO

176
REUNIONES Y EVENTOS DE LA CIUDAD

94
REUNIONES Y EVENTOS EL PLAN EMBAJADORES Y SOCIOS DE LA COMUNIDAD



Evento inicial del Plan de la Ciudad



Taller de Socios de la Comunidad.
Crédito de la fotografía: FLTI

CONTINUACIÓN DE NUESTROS ESFUERZOS

Esta clase de participación no fue fácil. Hicieron falta más facilitadores, financiamiento adicional, altos niveles de confianza y asociación y una cantidad significativa de trabajo tras bambalinas para incorporar los aportes de miles de horas de debate en el documento final del plan. Creemos que valió la pena el esfuerzo, porque este Plan de la Ciudad actualizado se creó verdaderamente en casa y refleja los aportes recibidos de miles de personas que se tomaron el tiempo para compartir sus pensamientos.

En general, el proceso del Plan de la Ciudad logró incorporar con éxito la participación de una sección transversal representativa de la comunidad y construir capacidad comunitaria. No obstante, necesitamos seguir trabajando para mejorar nuestros esfuerzos a medida que avancemos. Con base en la información demográfica recopilada para el Plan de la Ciudad, sabemos que algunos grupos de nuestra comunidad, tales como los residentes de bajos ingresos, seguían teniendo poca representación en comparación con los datos del censo. Otros, tales como los residentes que hablan idiomas diferentes al español o al inglés no tenían representación alguna. Teniendo esto en mente, los principios y las estrategias del Plan de la Ciudad reflejan la necesidad de un foco más fuerte y sostenido en la igualdad y en la inclusión en todos los esfuerzos de participación en toda la ciudad. Lograr la visión de la comunidad como se expresa en la Parte 2 de este plan significa que todos los residentes deberían tener voz y representación en la toma de decisiones comunitarias.

VISIÓN Y VALORES

Desde el primer Plan de la Ciudad en 1997, Fort Collins se ha transformado a un ritmo constante de una apacible ciudad universitaria de poco más de 100,000 habitantes a una ciudad pequeña y animada de aproximadamente 170,000 en 2018. Las estimaciones demográficas del Departamento de Asuntos Locales de Colorado (DOLA) y de la Organización de Planificación Metropolitana de North Front Range (NFRMPO) proyectan que Fort Collins probablemente sume 70,000 nuevos residentes para el 2040. Esta iteración del Plan de la Ciudad continúa el arraigado compromiso de sostenibilidad y pensamiento basado en el concepto de triple cuenta de resultados. Las inquietudes que se suscitan con respecto al constante aumento de los costos de vivienda, la creciente congestión y los efectos de las presiones del crecimiento continuo en la ciudad y la región se incorporan al Plan de la Ciudad gracias al énfasis en la igualdad, la resiliencia y el acceso a oportunidades. Este capítulo destaca las grandes ideas que surgieron de los aportes de la comunidad en el transcurso de 18 meses y sirve como una base para esta actualización del Plan de la Ciudad.



"En general, el mejor lugar del mundo para vivir. Buscamos la excelencia en todas las áreas. Fort Collins ha sido una comunidad que no cree en quedarse quieta: o avanzas o retrocedes. Fort Collins elige avanzar".

- Residente de Fort Collins

Visión de la comunidad

Actuamos para atender las necesidades de todos los miembros de nuestra comunidad y nos esforzamos por garantizar que todos tengan la oportunidad de prosperar. Como comunidad, tenemos el compromiso de construir una ciudad próspera, equitativa y sostenible para nuestras familias, para nuestros vecinos y para las futuras generaciones.



VALORES FUNDAMENTALES



HABITABILIDAD

FORT COLLINS ESTÁ PROSPERANDO

La alta calidad de vida que disfrutamos requiere una ciudad que sea segura, con una amplia variedad de opciones de vivienda y transporte y una economía vibrante que sea accesible para todos. Estas cuestiones básicas cuentan con el respaldo de servicios comunitarios excepcionales, sólidas instituciones educativas y socios comerciales y sin fines de lucro comprometidos.

Habitabilidad significa lo siguiente:

- Opciones de vivienda asequible.
- Transporte conveniente.
- Grandes parques y espacios abiertos.
- Una economía vibrante con buenos empleos.
- Una amplia variedad de oportunidades educativas.
- Seguridad y estabilidad.
- Aire, agua y vecindarios limpios.



COMUNIDAD

FORT COLLINS ES PARA TODOS

Nos beneficiamos de nuestra diversidad, conexiones sociales y comunicación abierta. Nos esforzamos por brindar un acceso equitativo a oportunidades, servicios y recursos, y por crear un entorno inclusivo para todos los miembros de nuestra comunidad. Nos enorgullece nuestra cultura amigable, celebramos nuestras diferencias y sabemos que tomamos mejores decisiones cuando impulsamos el diálogo abierto sobre temas difíciles.

Comunidad significa lo siguiente:

- Incentivo de la vida saludable y el bienestar social.
- Compromiso con la igualdad, la diversidad y la inclusión.
- Financiamiento y promoción de las artes, la cultura, la creatividad y la innovación.
- Servicios sociales públicos y privados sólidos.
- Vecindarios amigables y orgullo comunitario perdurable.
- Espacios públicos separados para la interacción y la celebración.
- Una cultura de comunicación abierta y honesta.



SOSTENIBILIDAD

FORT COLLINS ES RESILIENTE Y TIENE UN PENSAMIENTO DE AVANZADA

Nuestras acciones atienden equitativamente las tres dimensiones del concepto de triple cuenta de resultados de sostenibilidad: nuestros recursos económicos, sociales y ambientales. Creamos oportunidades para que todos los miembros de la comunidad puedan ser parte del éxito de nuestra economía, emprender acciones que atiendan las necesidades de los miembros más vulnerables de la comunidad, prepararse para afrontar acontecimientos perturbadores y mitigar nuestros efectos para el ambiente.

Sostenibilidad significa lo siguiente:

- Un camino claro hacia la energía limpia, la reducción de residuos y la neutralidad de carbono.
- Una economía sólida y diversa.
- Protección del entorno natural.
- Administración eficiente de la posición y la estabilidad financiera de nuestra comunidad.
- Coordinación estrecha con ciudades y socios en la región norte de Colorado.
- Administración cuidadosa del crecimiento y los recursos.
- Administración de nuestros recursos hídricos para un clima futuro cambiante.

¿Cómo respalda el Plan de la Ciudad nuestra visión y nuestros valores?

MARCO DE LA POLÍTICA

Los principios, las políticas y las estrategias que contiene el Plan de la Ciudad, junto con el Plan Estructural, se usan para guiar el crecimiento y la urbanización futuros y la toma de decisiones diaria dentro de la organización de la ciudad de Fort Collins. La Ciudad hace un seguimiento de sus avances respecto del Plan de la Ciudad y otros planes y prioridades adoptados en función de las siete áreas de resultados que figuran a la derecha. Esta estructura respalda los esfuerzos de supervisión del plan, así como también la concordancia con los procesos presupuestarios y de planificación estratégica de la ciudad.

Los temas enumerados debajo de cada área de resultados que figuran a continuación destacan dónde se le da dirección a la política dentro del Plan de la Ciudad. No obstante, existe una superposición entre diferentes asuntos relacionados con los valores fundamentales de la comunidad. Las áreas clave de concordancia entre los valores fundamentales y los principios y políticas en cada área de resultados se destacan en la Parte 3.



Habitabilidad



Habitabilidad y salud social del vecindario

- Administración del crecimiento
- Carácter comunitario
- Vecindarios
- Reutilización y reurbanización
- Opciones de vivienda
- Servicios de salud y humanos
- Recursos históricos y culturales



Cultura y recreación

- Artes y cultura
- Programas y centros recreativos
- Parques y senderos



VALORES FUNDAMENTALES



Comunidad



Sostenibilidad

ÁREAS DE RESULTADO



Salud económica

- Creación de empleos
- Economía climática
- Retención de empresas locales
- Disponibilidad de terrenos
- Desarrollos enfocados en las personas para promover la estabilidad económica



Salud ambiental

- Acción climática
- Calidad del aire
- Camino al desperdicio cero
- Recursos hídricos
- Ecosistema del río Poudre
- Protección de cielo oscuro
- Áreas naturales



Comunidad segura

- Espacios seguros
- Seguridad pública y servicios de respuesta de emergencia
- Reducción de peligros
- Estilos de vida saludables y activos



Transporte

- Viaje multimodal
- Movilidad regional y local
- Innovación de transporte
- Sistema de transporte público
- Seguridad



Comunidad de alto rendimiento

- Gobernanza efectiva
- Compromiso de la comunidad
- Igualdad e inclusión
- Servicios de alta calidad



MARCO DE CRECIMIENTO

Muchos aspectos de la visión y los valores fundamentales de la comunidad están directa o indirectamente influenciados por el ambiente construido y natural. El mapa del Plan Estructural se usa en conjunción con los principios y las políticas en el Plan de la Ciudad para guiar dónde y cómo se produce el crecimiento. Si bien la premisa básica detrás del Plan Estructural no ha cambiado fundamentalmente durante los últimos 20 años, algunos de los conceptos clave que la sustentan se han implementado con más éxito que otros.

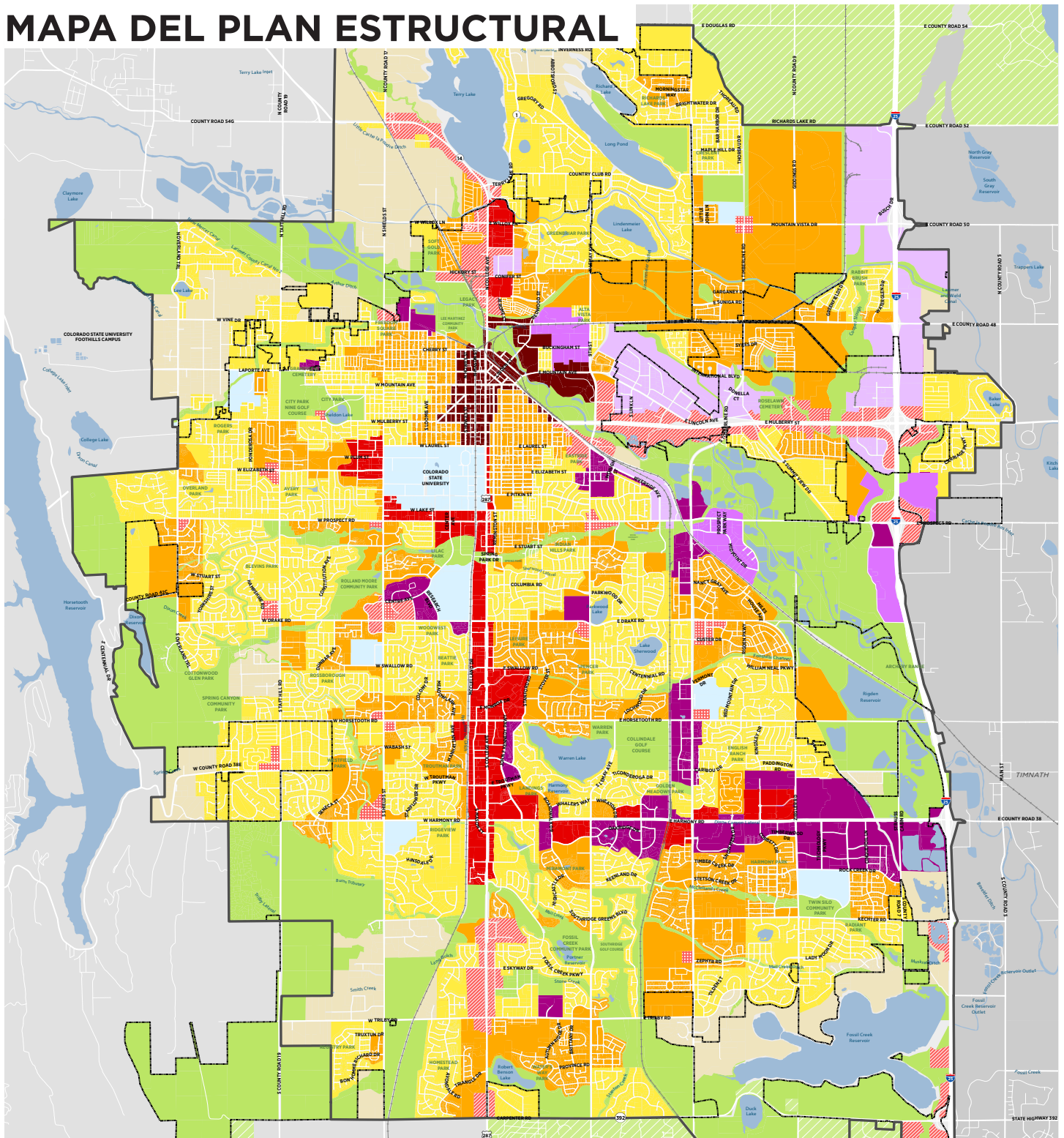
La iteración del Plan de la Ciudad busca generar una comprensión más amplia de la función del Plan Estructural en la implementación de la visión de la comunidad y la necesidad de considerar intercambios cuando se trata del crecimiento y la inversión a futuro. Se realizó una evaluación de los asuntos y oportunidades relacionados con las cinco áreas prioritarias para ayudar a darle un marco a las discusiones con la comunidad y, en última instancia, para informar las actualizaciones al Plan de la Ciudad como parte de esta actualización:

- » Aprovechar al máximo la tierra que nos queda.
- » Tomar medidas para apoyar una economía saludable y resiliente.
- » Fomentar más opciones de vivienda.
- » Ampliar las opciones de transporte y movilidad.
- » Mantener el foco en la acción climática.

Enfatizar cada una de estas áreas prioritarias es un compromiso con la igualdad y la inclusión. Si bien las unidades de vivienda, los empleos, las millas viajadas por vehículo (VMT) y las emisiones de carbono son factores importantes que influyen dónde y cómo crecemos, también debemos recordar que lo que convierte a Fort Collins en una gran comunidad son sus habitantes. A medida que Fort Collins sigue cambiando en el tiempo, necesitamos evaluar el impacto de las decisiones en materia de uso del suelo, economía, vivienda y transporte en aquellos sectores de nuestra comunidad que son más vulnerables y tienen mayores necesidades. Ningún grupo debería resultar afectado de forma desproporcionada por los cambios en nuestra ciudad en comparación con otros. Al mismo tiempo, debemos garantizar que los beneficios del crecimiento futuro también se distribuyan en forma equitativa en toda nuestra comunidad. El uso de herramientas para la toma de decisiones tales como el Índice de Igualdad en Salud en esta sección y el análisis de triple cuenta de resultados (TBL) de la Ciudad ayudarán a garantizar que estemos tomando decisiones inteligentes y reflexivas acerca de nuestro crecimiento futuro.

Las páginas que siguen resaltan las direcciones de políticas clave y los elementos del Plan Estructural que se usarán para ayudar a concentrar nuestros esfuerzos durante los próximos 10 a 20 años.

MAPA DEL PLAN ESTRUCTURAL



Distritos de uso mixto

- Distrito del centro
- Distrito de uso mixto urbano
- Distrito de uso mixto suburbano
- Distrito de vecindarios de uso mixto

Distritos laborales

- Distrito de uso mixto laboral y residencial
- Distritos para la investigación y el desarrollo o conectados por el servicio FLEX
- Distrito industrial
- Distrito de campus

Vecindarios

- Vecindario rural
- Vecindario suburbano
- Vecindario mixto

Corredores y periferia

- Parques y terrenos naturales o protegidos
- Área natural lindera de la comunidad

Límites

- Límites de la ciudad
- Área de Administración del Crecimiento (GMA)
- Áreas de planificación adyacentes



SALUD E IGUALDAD

Quién es y dónde vive en Fort Collins puede ubicarlo en un camino distinto al de otro residente que tenga un origen diferente o viva en otra parte de la ciudad. Esto puede implicar diferentes resultados para su salud, su capacidad para acceder a alimentos saludables, oportunidades recreativas y muchas otras áreas que son cruciales para mantener la alta calidad de vida que el Plan de la Ciudad contempla para todos los miembros de nuestra comunidad. En esta actualización, el Plan de la Ciudad empleó una perspectiva de salud e igualdad para desarrollar políticas y acciones de implementación nuevas que puedan ayudar a garantizar que nuestras acciones y decisiones no signifiquen una carga desproporcionada para un grupo por encima de otro. A medida que nuestra ciudad se diversifique, será importante entender las barreras que enfrentan determinados grupos o vecindarios (ya sea que estén relacionadas con la raza, los ingresos, la salud, el empleo, el nivel educativo, la edad, la capacidad, etc.) para que todos los residentes tengan acceso a los servicios, recursos, infraestructura y oportunidades que necesitan.

¿Qué es el Índice de Igualdad en Salud?

El Índice de Igualdad en Salud, desarrollado por el Departamento de Salud y Ambiente del Condado de Larimer (LCDHE), es una herramienta para identificar las áreas de la comunidad potencialmente vulnerables. Es un índice ponderado compuesto de dos puntajes calculados para determinar las áreas geográficas de mayor necesidad. El primer componente incluye un puntaje de igualdad, compuesto de factores socioeconómicos que usan las estimaciones más recientes de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) de la Oficina del Censo de EE. UU. El segundo componente, el puntaje de salud, se compone de indicadores de salud provenientes de datos de 500 ciudades (Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades). Consulte el Informe sobre Tendencias y Fortalezas en el Plan de la Ciudad, en el apéndice, para obtener más información.

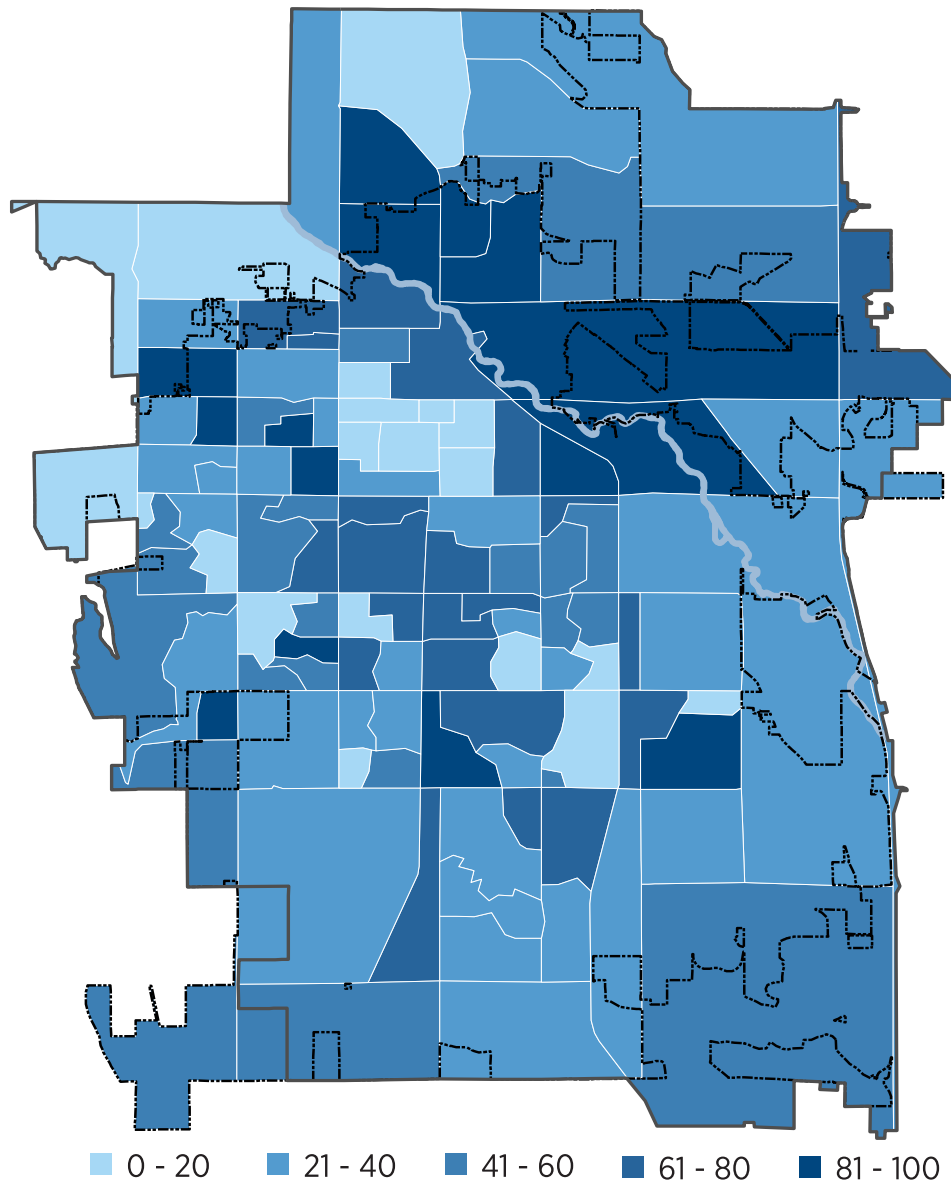
¿Qué son los determinantes sociales de la salud?

Los determinantes sociales de la salud son las condiciones sociales y físicas de la vida de una persona que influyen su salud y bienestar personal: educación, nivel de ingresos, acceso a atención médica, contexto social y comunitario y vecindario o ambiente construido. Las investigaciones demuestran que los residentes que viven en la pobreza y tienen niveles educativos inferiores son más propensos a tener resultados de salud deficientes y serán más vulnerables a los efectos del cambio climático. Entender esta vinculación es un factor importante en la planificación para tener igualdad en el acceso a la salud.

¿Cómo se conecta todo esto?

Según el análisis del Índice de Igualdad en Salud, los factores sociales relacionados con los resultados de salud no son iguales en todas partes en Fort Collins. La mediana de ingresos familiares tiende a ser inferior para los grupos raciales y étnicos no blancos (\$42,333 o menos) que para los grupos familiares blancos (\$62,804). El nivel educativo también varía según la raza y el origen étnico; por ejemplo, el 42 % de los residentes hispanos o latinos tenían un título de grado en el 2016 en comparación con el 59 % de los residentes blancos. En general, el Índice de Igualdad en Salud muestra que las poblaciones más vulnerables o desfavorecidas (los grupos de bloques censales con valores del índice elevados) están agrupadas al norte del río Poudre, mientras que las poblaciones menos vulnerables (los grupos de bloques censales con valores del índice bajos) están agrupados cerca del centro. Estas disparidades en la igualdad en el acceso a la salud tienen consecuencias de gran alcance para todas las áreas de resultados en el Plan de la Ciudad.

ÍNDICE DE IGUALDAD EN SALUD FORT COLLINS, 2016



Los puntajes varían de 0 a 100, donde el 100 indica la prioridad más alta.

El Índice de Igualdad en Salud es una medida compuesta por la igualdad en el acceso a la salud en general en Fort Collins e incluye los siguientes indicadores de igualdad y salud:

Indicadores de igualdad

- » Población menor de 18 años
- » Población de 65 años o más
- » Familias en o por debajo del nivel de pobreza federal
- » Población hispana o latina
- » Población no blanca (minoría)
- » Familias sin un vehículo
- » Condición de discapacidad

Indicadores de salud

- » Obesidad adulta
- » Adultos sin actividad física durante el esparcimiento
- » Adultos que presentaron problemas de salud mental durante 14 días o más

Aprovechar al máximo la tierra que nos queda...












Al mirar hacia adelante, es importante considerar cómo podemos hacer el mejor uso de la disponibilidad limitada de terrenos vacíos para satisfacer nuestras necesidades futuras. Los principios y las políticas en el Plan de la Ciudad abordan la variedad, distribución e intensidad generales de los usos del suelo en diferentes partes de Fort Collins; promueven la provisión eficiente y rentable de infraestructura y servicios públicos; y apoyan el desarrollo de los tipos de lugares que nos gustaría ver (o mantener) en nuestra comunidad en el futuro.

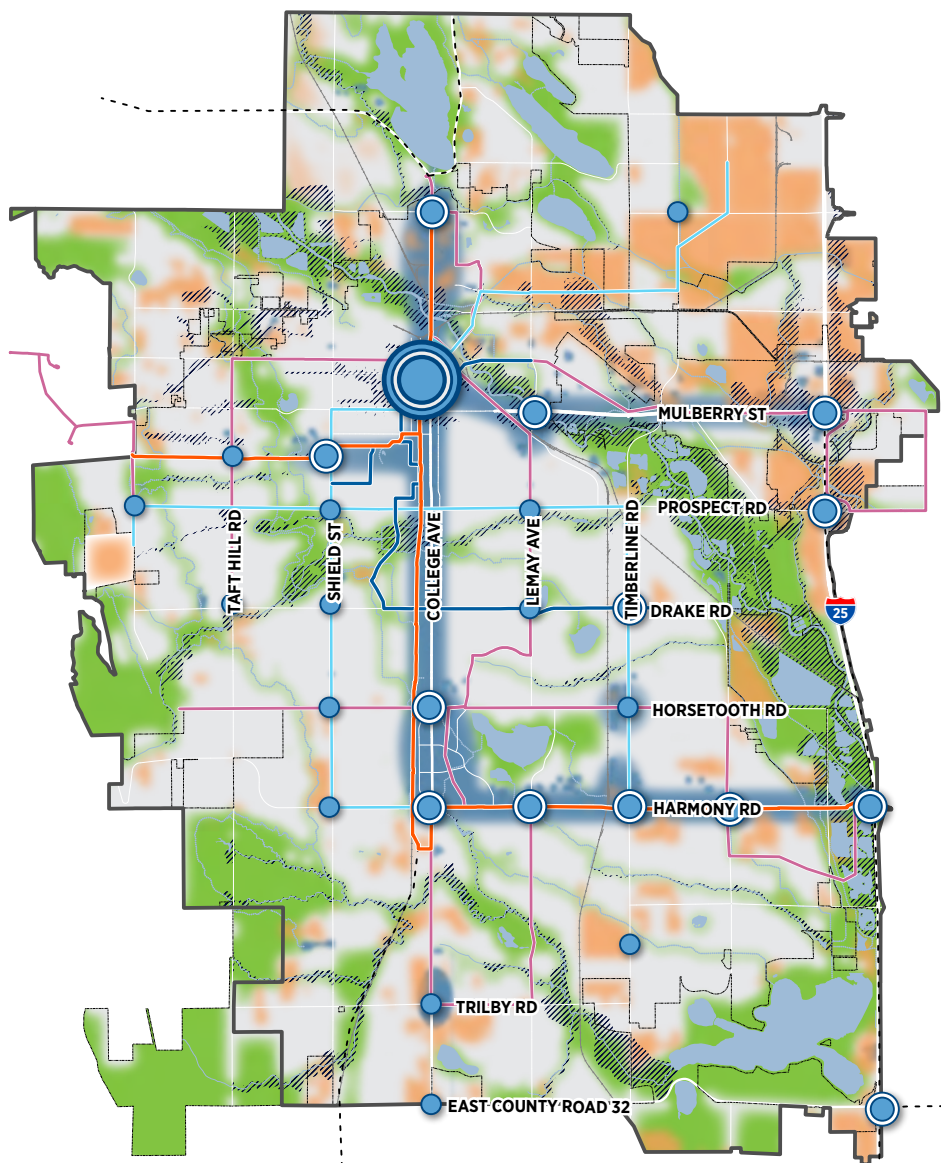
¿Dónde estamos hoy?

- » Los terrenos no urbanizados dentro del GMA son cada vez más escasos.
- » Gran cantidad del terreno no urbanizado restante en el GMA no cuenta con los servicios de alcantarillado y agua de la ciudad, lo que podría tener un impacto en la disponibilidad, los plazos y el precio de urbanizaciones futuras en estas áreas.
- » Las propiedades subutilizadas tienen un potencial significativo para la reutilización y la reurbanización, en particular a lo largo de los corredores de tránsito actuales y futuros.
- » Sin un aumento significativo de la densidad en lugares clave, no será viable contar con el sistema de transporte deseado por la comunidad, que incluya mejoras del transporte público y de la infraestructura para bicicletas y peatones.

¿DÓNDE CENTRAREMOS NUESTROS ESFUERZOS?

LEYENDA

-  Centro de actividad de la zona céntrica
-  Centro de actividad de la comunidad
-  Centro de actividad del vecindario
-  Autobús de tránsito rápido (BRT)
-  Servicio de alta frecuencia (15 min. o menos todo el día)
-  Servicio frecuente en hora pico (15 min. o menos en hora pico/30 min. o menos en hora no pico)
-  Servicio local (servicio de 30 min. todo el día)
-  Áreas de oportunidad en terrenos sin edificar restantes
-  Áreas de oportunidad para la reutilización/urbanización
-  Parques y terrenos naturales o protegidos
-  Áreas con peligro de inundaciones



Este mapa ilustra, a un nivel conceptual, dónde es probable que ocurran los cambios más significativos en la densidad, la intensidad y la variedad general de usos durante los próximos 10 a 20 años. También identifica áreas que será necesario proteger a medida que se produzca la urbanización futura. Debido a que nuestra disponibilidad de terrenos es limitada, debemos centrar nuestros esfuerzos en lo siguiente:

» **Requerir desarrollos guiados por el transporte público (TOD) en lugares clave**

Los medios de transporte de alta frecuencia solo son viables con patrones de uso de los terrenos que los apoyen, como el uso mixto con mayor densidad residencial, de empleo y servicios. El plan respalda una postura más firme respecto de la maximización del potencial de reutilización y reurbanización donde el servicio existe o se planifica.

» **Fomentar el crecimiento compacto**

El GMA continuará definiendo los límites externos del crecimiento futuro.

» **Fomentar la reutilización y la reurbanización**

Las políticas respaldan la conversión de propiedades vacías e infrautilizadas para satisfacer las necesidades actuales y futuras y promover el uso eficiente de la infraestructura.

» **Fomentar más opciones de vivienda en los vecindarios**

Las opciones de vivienda, tales como las unidades de vivienda accesorias (ADU), se fomentarán a través de nuevos desarrollos y la adaptación de vecindarios existentes en el transcurso del tiempo. Estas opciones adicionales ayudan a respaldar las políticas más amplias de acceso a viviendas del plan.

» **Ampliar el acceso a servicios y prestaciones**

El Plan de la Ciudad respalda una más amplia variedad de usos en centros de actividad y a lo largo de los corredores para reducir la necesidad de viajes al otro lado de la ciudad.

» **Atender prioridades en materia de infraestructura**

El Plan de la Ciudad respalda la colaboración con socios locales y regionales a la vez que tiene lugar el desarrollo para atender necesidades de infraestructura y servicios en áreas que actualmente no cuentan con los servicios públicos de la ciudad.

Tomar medidas para apoyar una economía saludable y resiliente...

La salud económica de Fort Collins está influenciada por una variedad de factores: el equilibrio entre empleos y viviendas, el costo y la disponibilidad de terrenos, el acceso a infraestructura y servicios y la habitabilidad general de la comunidad. Los principios y las políticas en el Plan de la Ciudad promueven una priorización continua de la innovación y la creatividad, que tradicionalmente han sido los impulsores de la economía local de Fort Collins. También promueven una priorización mayor de la igualdad, para ayudar a garantizar que los beneficios del empleo, el crecimiento salarial, la prosperidad y los estándares de vida superiores sean compartidos por todos, y de la resiliencia, para posibilitar que nuestra economía evolucione y se adapte a los avances tecnológicos y el cambio climático, así como para que se recupere de las crisis económicas.

¿Dónde estamos hoy?

- » Durante los últimos 10 años, experimentamos un fuerte crecimiento del empleo.
- » Nuestra economía se está volviendo más verde y más adaptable ante el cambio climático.
- » El crecimiento del empleo está superando al crecimiento habitacional, lo que genera un problema de desplazamiento.
- » A los residentes les resulta difícil encontrar empleos bien remunerados que les permitan vivir en Fort Collins.
- » A las empresas les está costando atraer a trabajadores cualificados y/o encontrar un espacio apropiado en el cual crecer.
- » Es posible que los terrenos disponibles para futuros desarrollos no residenciales no estén listos para la urbanización o no estén ubicados en partes adecuadas de la ciudad.
- » Para las empresas pequeñas y los usuarios comerciales e industriales de servicios cada vez es más difícil permanecer en Fort Collins debido al aumento de los alquileres comerciales.

¿DÓNDE CENTRAREMOS NUESTROS ESFUERZOS?

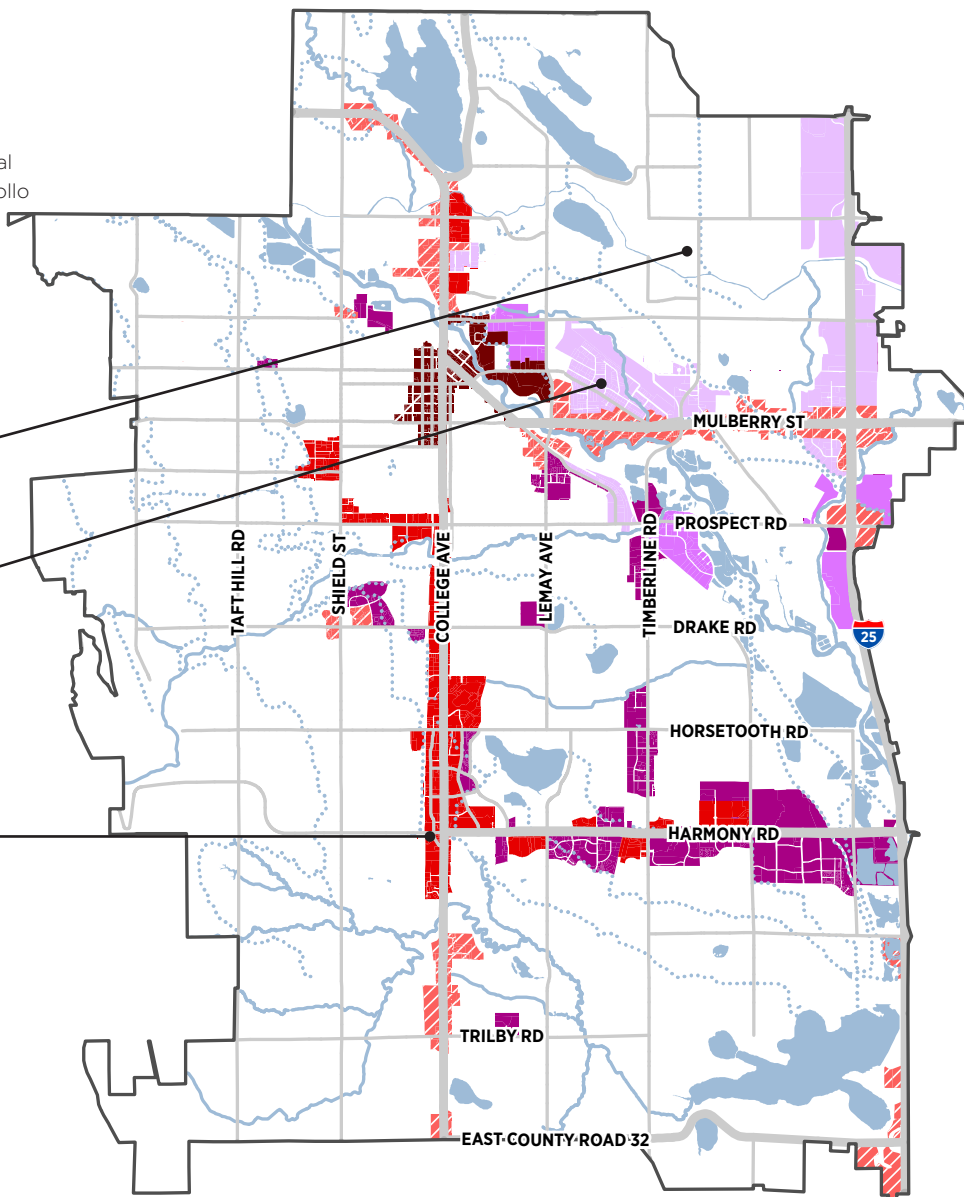
LEYENDA

- Distrito del centro
- Distrito de uso mixto urbano
- Distrito de uso mixto suburbano
- Distrito de uso mixto laboral y residencial
- Distritos para la investigación y el desarrollo o conectados por el servicio FLEX
- Distrito industrial

El noreste de Fort Collins se aleja del empleo

Mayor atención a la industria a lo largo del corredor Mulberry

Mayor intensificación en el uso de la tierra a lo largo de South College Avenue



Este esquema ilustra la distribución general y los tipos de áreas designadas para usos laborales en el Plan Estructural. Los cambios recomendados en esta actualización al Plan de la Ciudad reflejan una priorización de lo siguiente:

» **Preservar terrenos para usos industriales y la prestación de servicios**

El Plan Estructural identifica áreas limitadas para usos industriales y comerciales y la prestación de servicios para apoyar su mantenimiento en el largo plazo.

» **Proporcionar terrenos adecuados para el desarrollo de empleos**

Las políticas están orientadas a proporcionar oportunidades adecuadas para el desarrollo de empleos y de usos comerciales e industriales con las ubicaciones, las prestaciones y los servicios que los empleadores buscan.

» **Maximizar el retorno de la inversión**

El Plan de la Ciudad promueve las inversiones en infraestructura y otros servicios en áreas donde los beneficios para la comunidad serán mayores.

» **Adecuar las asignaciones de empleo a las necesidades comerciales**

El Plan Estructural incluye descripción más exhaustiva de los tipos de lugares destinados a empleo para brindar mayor claridad en torno a los tipos de empleo deseados en diferentes partes de la ciudad.

» **Proporcionar más oportunidades para que las personas vivan cerca de su lugar de trabajo**

Las políticas respaldan mayores opciones de vivienda en áreas cercanas a los empleos y lugares de acceso al transporte para posibilitar más oportunidades para que los empleados de todos los niveles salariales vivan y trabajen en Fort Collins.

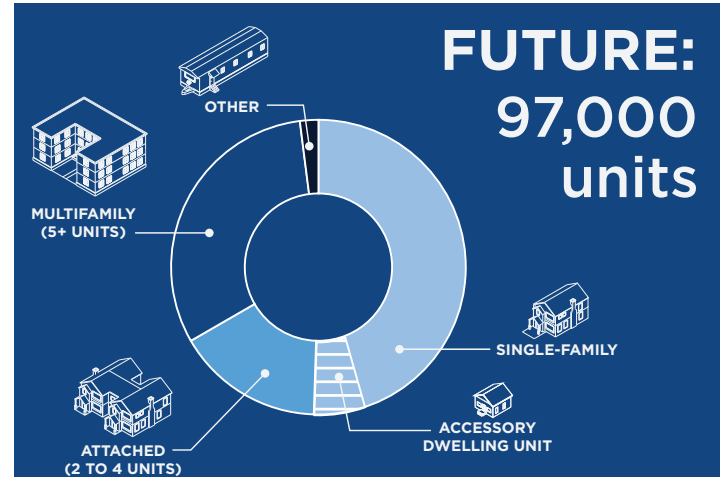
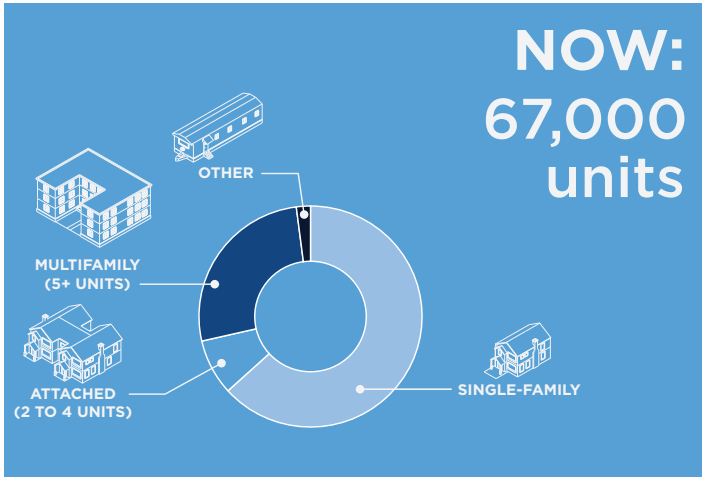
Fomentar más opciones de vivienda...

El grado de acceso a la vivienda en Fort Collins depende de múltiples factores: la variedad de opciones habitacionales que hay disponibles (tipo, tamaño y nivel de precio), la disponibilidad de terreno asignado a los diferentes tipos de vivienda, la demanda general de vivienda, la proximidad y la conectividad entre viviendas y empleos, los costos de la vivienda y el transporte y los programas habitacionales que buscan ampliar y mantener la disponibilidad de viviendas asequibles y cercanas a los lugares de trabajo de las personas. Los principios y las políticas del Plan de la Ciudad reconocen que mejorar el acceso a la vivienda en Fort Collins requerirá medidas en todos estos frentes.

¿Dónde estamos hoy?

- » La demografía de Fort Collins está cambiando, lo que genera una demanda de diferentes tipos de vivienda.
- » Desde el año 2000, Fort Collins y el condado de Larimer han generado más empleo que unidades de vivienda, y este desequilibrio se ha acelerado recientemente.
- » A pesar del aumento de los desarrollos de viviendas multifamiliares en los últimos años, la variedad general de viviendas en Fort Collins es similar a la del año 2000.
- » En Fort Collins, los alquileres y los precios de las casas están aumentando más rápido que los salarios, y ser propietario es un objetivo cada vez menos alcanzable. Como resultado, más personas viven fuera de la ciudad y se desplazan hacia sus trabajos en Fort Collins.
- » Solo el 4.8 % de las unidades de vivienda en Fort Collins tienen restricciones en la escritura o en función de los ingresos (p.ej., asequibles para familias que ganan menos del 80 % de la mediana del ingreso en el área).
- » Las opciones de viviendas más pequeñas, tales como las ADU, solo están disponibles en lugares limitados.

¿DÓNDE CENTRAREMOS NUESTROS ESFUERZOS?



Los cambios recomendados en esta actualización al Plan de la Ciudad reflejan una priorización de lo siguiente:

- » **Ampliar las opciones de vivienda**
El Plan Estructural promueve una variedad más amplia de tipos de vivienda y densidades para respaldar una población y un mercado inmobiliario cambiantes.
- » **Ampliar los esfuerzos para ofrecer viviendas asequibles y cercanas a los sitios de trabajo**
El Plan de la Ciudad promueve estrategias, programas e incentivos nuevos para fomentar la construcción de viviendas asequibles y cercanas a los sitios de trabajo en toda la comunidad.
- » **Adoptar medidas de protección donde sean necesarias**
Los planes y/o las normas de diseño para las áreas se seguirán usando para garantizar que la reutilización y la reurbanización residenciales sean compatibles con los vecindarios existentes.
- » **Readecuar los patrones de uso del suelo para aumentar su capacidad**
El Plan Estructural refleja la reasignación de algunos terrenos previamente destinados a usos laborales a usos residenciales.
- » **Actualizar la normativa en materia de urbanización**
El Plan de la Ciudad identifica numerosos cambios necesarios en las normas de zonificación y urbanización para apoyar los tipos de vivienda deseados y para alcanzar de mejor manera los objetivos y las metas de la comunidad.

Ampliar las opciones de transporte y movilidad...

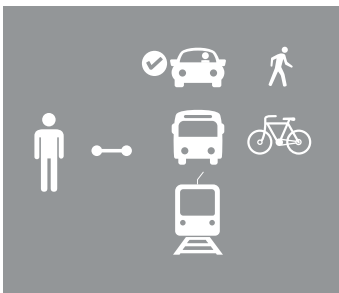
Las opciones de transporte y movilidad influyen cómo y cuándo las personas viajan y, por lo tanto, en la capacidad de los residentes para acceder a empleos, obtener servicios o satisfacer sus necesidades diarias. Los principios y las políticas del Plan de la Ciudad buscan reducir las VMT por persona y la cantidad de viajes realizados por vehículos con un solo ocupante. Esto se logrará mediante estrategias que fomenten el desplazamiento caminando, el uso de vehículos compartidos, el ciclismo y el uso del transporte público, y a través de la implementación de soluciones que minimicen los tiempos de viaje entre destinos clave dentro de Fort Collins y desde y hacia otras partes de la región.

¿Dónde estamos hoy?

- » Se observa un descenso progresivo de las VMT per cápita, pero esta tendencia podría cambiar dependiendo de la forma en la que las innovaciones de transporte (tales como los vehículos autónomos) afecten la conducta de viajes.
- » El tiempo de viaje promedio se ha mantenido constante, con aumento en algunos corredores y descenso en otros.
- » Si bien los servicios de transporte público se han ampliado cerca de la zona céntrica y de la Universidad Estatal de Colorado (CSU), es difícil brindar un servicio de transporte conveniente y de alta frecuencia en las áreas con menor densidad poblacional de la comunidad.
- » Los patrones de desplazamiento de empleados recibirán el impacto de la movilidad y las tecnologías emergentes, el uso del suelo y el transporte regional.
- » Fort Collins es una ciudad reconocida a nivel nacional por el desplazamiento en bicicleta y caminando; sin embargo, los vacíos y las deficiencias en la red multimodal de bajo estrés se mantienen.

¿DÓNDE CENTRAREMOS NUESTROS ESFUERZOS?

THEN



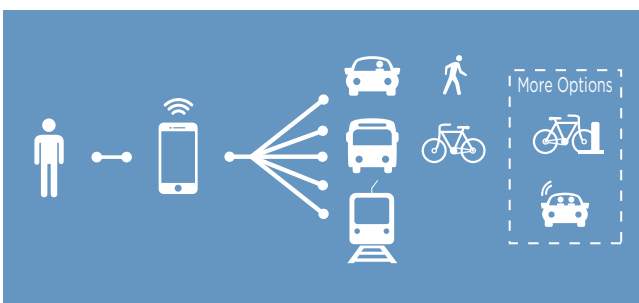
Loyal to Mode

Tend to use just one option and rarely switch

Perception of Limited Options

Personally owned car often the default option

NOW



Mobile Phone

Helps make choices, but each tool has separate app

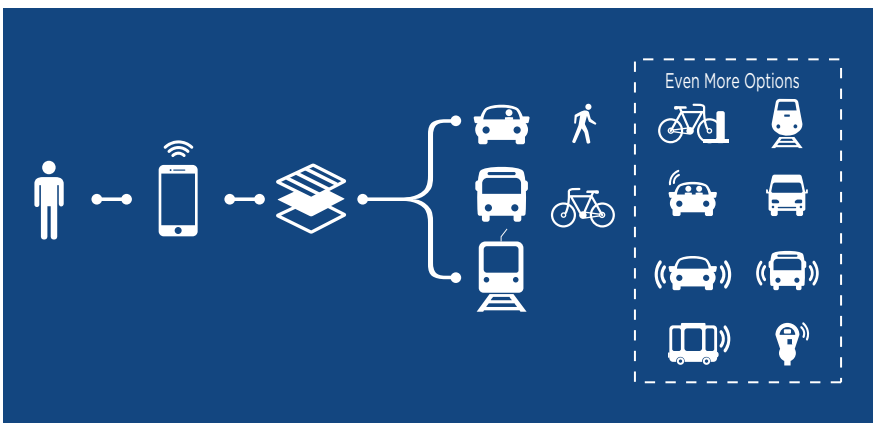
New Options

Many people use just one or two new options (ride-hailing, bike-sharing) in addition to their primary mode

Ride-Hailing

Car ownership separated from car use

FUTURE



Mobility as a Service

Use mobile device to select among many options and seamlessly book and pay for them

More New Options

Including innovative, new, private-sector mobility tools

Choose the Right Tool for the Right Trip

Based on better information about cost, time and comfort

Los cambios recomendados en esta actualización al Plan de la Ciudad reflejan una priorización de lo siguiente:

» **Priorizar la seguridad**

El Plan de la Ciudad respalda más opciones de transporte para que viajar sea seguro y confortable para todas las edades y capacidades.

» **Ampliar el servicio de medios de transporte de alta frecuencia en lugares objetivo**

Para aprovechar la significativa inversión requerida, el transporte de alta frecuencia se planifica en áreas donde existen o es probable que se alcancen en el horizonte de la planificación mayores densidades o intensidades en el uso de los terrenos.

» **Usar un enfoque de red por niveles**

Las políticas respaldan la priorización de determinadas modalidades en corredores donde todos los medios de transporte pueden no ser viables.

» **Mejorar la conectividad de peatones y bicicletas**

Las políticas respaldan las redes de bicicletas y peatones conectadas entre los vecindarios y los distritos en toda la ciudad.

» **Hacer inversiones equitativas**

A la par de la realización de inversiones y mejoras en la infraestructura de transporte de la ciudad, la igualdad debe ser una consideración clave.

» **Liderar con innovación**

Fort Collins será proactiva en acoger nuevas opciones y tecnologías de viaje que ofrezcan la oportunidad de viajar de manera más eficiente y a la vez reducir los impactos ambientales, sociales y de infraestructura generados por esta actividad.

» **Optimizar el flujo de tráfico mediante la gestión de la movilidad y mejoras del sistema**

Las políticas buscan mantener el movimiento eficiente del sistema de transporte para todas las modalidades mediante la reducción o redistribución de la demanda de viajes, la eliminación de los embotellamientos y la implementación de un control de tráfico de vanguardia.

Mantener el foco en la acción climática...

Los principios y las políticas del Plan de la Ciudad tienen un rol significativo en el respaldo de los continuos esfuerzos de la comunidad para proteger el clima y nuestro ambiente con metas de acción climática ambiciosas. Las opciones de transporte adicionales y la mayor densidad poblacional, junto con los corredores de tránsito clave, resultarán en una menor huella de uso del suelo, menos millas viajadas por vehículo, más áreas adecuadas para desplazamientos a pie y en bicicleta y menores tamaños de las unidades de vivienda. Esto se traduce en un menor uso de energía, menos emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), menor demanda de agua y mejores resultados de salud. Además, el Plan de la Ciudad ayuda a promover los objetivos del plan de la comunidad Naturaleza en la Ciudad mediante la oferta de oportunidades para hábitat, recreación y conexión con los espacios al aire libre.

¿Cómo se conecta todo esto?

Actuar en defensa del clima a veces puede parecer un desafío desalentador al nivel local. En Fort Collins significa reducir nuestras emisiones provenientes de la electricidad, el gas natural, el transporte, los residuos y los sectores hídricos. Por ejemplo:

Las políticas en la sección Salud Ambiental atienden las necesidades de un sistema de electricidad con neutralidad de carbono y de reducción de la cantidad de residuos enviados a rellenos sanitarios. En otras secciones, las políticas promueven el uso de vehículos eléctricos y de transporte multimodal para ofrecerles a los residentes y empresas nuevas formas de acceso a las prestaciones de Fort Collins a la vez que se hacen viajes con menos emisiones de carbono.

¿Dónde estamos hoy?

- » Hemos establecido objetivos de acción climática ambiciosos y pretendemos lograr la neutralidad de carbono para el 2050. Las emisiones generales han disminuido desde el 2005.
- » Al igual que muchas comunidades de Front Range, no cumplimos con las normas de calidad del aire para ozono. El Plan de Calidad del Aire continúa priorizando las mejoras en esta área.
- » Si bien otros documentos y políticas se orientan a medidas a largo plazo, la adaptación climática y la resiliencia no están sistemáticamente integradas en nuestros planes, políticas y procesos.
- » Tenemos el potencial de alcanzar nuestro objetivo para el 2030 de reducir los gases de efecto invernadero en un 80 % con cambios en los patrones de urbanismo, los hábitos de viaje y otras medidas.
- » Muchos residentes tienen acceso a un parque o área natural a una distancia de 10 minutos caminando desde su casa, si bien aún quedan disparidades.

¿Qué efecto tendrá el Plan de la Ciudad en los objetivos de acción climática de la comunidad?

El Plan de la Ciudad reducirá las emisiones al alentar una mayor densidad en el uso del suelo en algunos lugares y mejorar las oportunidades para el desarrollo de medios de transporte alternativos (caminar, andar en bicicleta y usar el transporte público). Incluso con estos esfuerzos, el potencial de emisiones totales puede crecer con el aumento de la población.

A pesar de estas dificultades, según diferentes análisis, se estima que las emisiones de Fort Collins disminuirán entre un 25 % y un 30 % por debajo de los niveles del año 2005 en 2030, y se afianzarán en el 20 % por debajo de los niveles del 2005 en el año 2040.

¿DÓNDE CENTRAREMOS NUESTROS ESFUERZOS?

¿Qué son los gases de efecto invernadero?

Los gases de efecto invernadero son gases presentes en la atmósfera que absorben y emiten calor. Los científicos atribuyen un calentamiento de la atmósfera terrestre a un aumento en los gases de efecto invernadero.

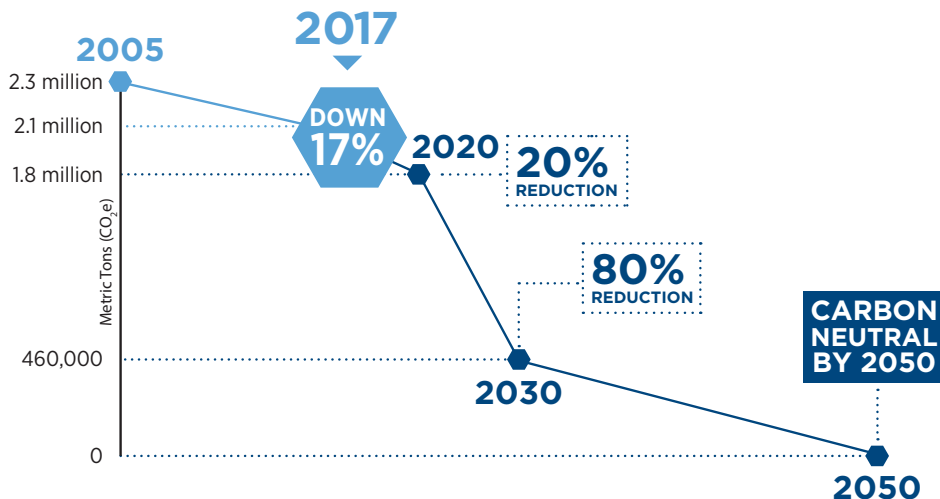
¿Qué es el CO₂?

El dióxido de carbono (CO₂) es un gas de efecto invernadero emitido naturalmente y proveniente de la combustión de combustibles fósiles para la obtención de energía y calor (p.ej., carbón, gas natural, gasolina y diésel). Las contribuciones al calentamiento global provenientes de otros gases de efecto invernadero (tal como el metano) se expresan en términos de equivalencia con el dióxido de carbono (CO₂e), lo que representa la cantidad de CO₂ que tendría el mismo potencial de calentamiento global que otros gases de efecto invernadero. El seguimiento de los objetivos del inventario comunitario de emisiones de carbono se realiza en términos de toneladas de CO₂e.

Las emisiones actuales de Fort Collins provienen de...

- 51 % - Electricidad
- 24 % - Viajes terrestres
- 21 % - Gas natural
- 4 % - Residuos sólidos
- 0.3 % - Factores relacionados con el agua

Progreso y objetivos de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero




WHAT WILL IT TAKE?

<p>▼ DECREASE GROUND TRAVEL ▲ EXPAND MOBILITY INNOVATIONS</p>	<p>▲ TRANSITION TO RENEWABLE ELECTRICITY</p>
<p>▼ DECREASE SOLID WASTE</p>	<p>▲ INCREASE SUSTAINABLE BUILDING PRACTICES</p>
	<p>▼ DECREASE NATURAL GAS USAGE</p>

Los cambios recomendados en esta actualización al Plan de la Ciudad reflejan una priorización de lo siguiente:

- » **Priorizar soluciones pragmáticas, positivas y rentables**
Las políticas buscan garantizar la asequibilidad, confiabilidad y sostenibilidad en su implementación.
- » **Promover prácticas de desarrollo sostenible**
Las políticas buscan reducir el uso neto de energía y agua en urbanizaciones nuevas y existentes.
- » **Recursos hídricos**
Las políticas buscan garantizar que el agua se use de manera inteligente y que nuestra comunidad esté preparada para un clima cambiante.
- » **Transición de los combustibles fósiles a sistemas de energía renovable**
Priorización de políticas e infraestructura para realizar una transición de las fuentes de electricidad y del uso de gas natural en edificios y del petróleo para el transporte a una fuente renovable de energía eléctrica.
- » **Alinear el uso de la tierra y las decisiones con respecto al transporte**
El Plan Estructural y el Plan de Transporte tienen un efecto en conjunto en la promoción de los patrones de urbanización y los comportamientos de transporte que reducen las VMT.
- » **Coordinar los esfuerzos de adaptación climática y planificación de resiliencia**
El Plan de la Ciudad señala un conjunto de políticas coordinadas y coherentes para respaldar la adaptación climática y la planificación de resiliencia continuas en toda la comunidad.
- » **Incrementar el acceso a la Naturaleza en la Ciudad**
Las políticas buscan incrementar la cantidad de residentes que tienen acceso a áreas naturales, parques y/o espacios abiertos a una distancia de 10 minutos caminando desde su casa, con un énfasis en las disparidades existentes y en las áreas que se planea intensificar el uso de la tierra.

PRINCIPIOS Y POLÍTICAS



El Plan de la Ciudad sienta las bases de la política general para la ciudad de Fort Collins. Este capítulo contiene principios y políticas para cada una de las siete áreas de resultados. Estos principios y estas políticas se deben utilizar como referencia a medida que surgen preguntas o cuando se necesite orientación general sobre la política de la Ciudad con respecto a un tema en particular al momento de tomar decisiones diarias. La información de respaldo en cada área de resultados también brinda al usuario información relevante sobre antecedentes y orientación más detallada sobre las políticas, cuando corresponda. Si bien la Parte 6 contiene estrategias recomendadas para respaldar los principios y las políticas en cada área de resultados, es importante destacar que no todas las políticas de esta sección contienen una estrategia correspondiente. Muchos de los objetivos más amplios de la política que figuran en el Plan de la Ciudad se implementarán, o ya se están implementando, mediante acciones diarias a cargo del personal de la Ciudad, el Ayuntamiento y la Junta de Planificación y Zonificación.



“En mi caso, habitabilidad significa una vivienda asequible, tener acceso al ejercicio físico y la naturaleza, la posibilidad de formar una familia y un sentimiento de inclusión”.

- Residente de Fort Collins



HABITABILIDAD Y SALUD SOCIAL DENTRO DE LA COMUNIDAD

La habitabilidad y la salud social dentro de la comunidad hacen referencia al carácter físico general de la comunidad y a la capacidad de sus residentes de tener vidas felices, saludables y gratificantes. Los vecindarios sólidos derivan de una combinación de factores que incluyen las inversiones en servicios e infraestructura, el acceso a prestaciones de calidad y viviendas alcanzables para los residentes con diversos ingresos y antecedentes. Los principios de esta área de resultados se desarrollan sobre la base de iniciativas continuas de apoyo del sector público y privado, que se centran específicamente en:

- » **Aumentar la disponibilidad de viviendas asequibles.** La Ciudad y sus socios en el desarrollo de viviendas están buscando diversas estrategias para ampliar las opciones de vivienda asequible cerca del lugar de trabajo y participan de forma activa en conversaciones continuas con otras comunidades de la región. En general, la Ciudad busca que el 6 % de las unidades de vivienda sean asequibles (unidades con restricciones por escritura/nivel de ingresos) para grupos familiares con ingresos inferiores al 80 % de la mediana del ingreso en el área para 2020 y que el 10 % de las unidades sean asequibles para 2040. Además, la Ciudad pone énfasis en la prioridad de la asistencia a quienes tienen los salarios más bajos, aquellos que ganan menos del 30 % de la mediana del ingreso en el área. Sin embargo, la producción de viviendas asequibles aún está retrasada. Los principios y las políticas apoyan los esfuerzos continuos y sientan las bases para explorar estrategias adicionales para enfrentar nuestros desafíos de vivienda.

- » **Manejo del crecimiento.** Se espera que para 2040 Fort Collins incorpore 70,000 residentes a su población. La manera en que la comunidad maneja este crecimiento y el destino del desarrollo de las nuevas viviendas, áreas para tiendas minoristas y servicios, empleos y otros usos tienen un papel muy importante en el mantenimiento de vecindarios habitables. Las políticas establecidas desde hace tiempo dirigen el nuevo crecimiento a las áreas de reutilización y reurbanización objetivo, aunque el crecimiento residencial del pasado se centró principalmente en la periferia de la ciudad. Con la menor disponibilidad de terrenos vacantes, un mayor porcentaje del crecimiento futuro se ubicará en las áreas ya desarrolladas. Estos principios ayudan a la Ciudad a manejar el crecimiento al fomentar la reutilización y la reurbanización, asegurándose de que este desarrollo sea compatible con el carácter del área o la vecindad circundante, requiriendo la construcción de instalaciones públicas adecuadas antes de que ocurra el desarrollo y continuando con la política de nuevo crecimiento al pagar un monto justo por los nuevos servicios e infraestructura.
- » **Apoyo de un patrón de desarrollo sustentable.** Más allá del manejo del crecimiento, los principios y las políticas para esta área de resultados fomentan un patrón de crecimiento y desarrollo alineado con la meta adoptada por la Ciudad de emisión neutra de carbono para 2050. El Plan Estructural ofrece orientación adicional sobre dónde se deben fomentar en el futuro los diferentes usos de los terrenos y las densidades e intensidades a fin de ayudarnos a alcanzar nuestras metas de acción climática.



Los principios y las políticas respaldan nuestros valores principales mediante:



Principios y políticas

Principio LIV 1: Mantener un patrón compacto de crecimiento con servicios públicos adecuados y fomentar el uso eficiente de los terrenos.

POLÍTICA LIV 1.1 - ÁREA DE ADMINISTRACIÓN DEL CRECIMIENTO

Continuar utilizando el área de administración del crecimiento (GMA) en Fort Collins como una herramienta para guiar y administrar el crecimiento fuera de los límites de la ciudad y delinear la extensión del desarrollo urbano en Fort Collins.

POLÍTICA LIV 1.2 - ENMIENDAS AL ÁREA DE ADMINISTRACIÓN DEL CRECIMIENTO

Mantener el GMA en general tal como está configurada en la actualidad. Evaluar las enmiendas limitadas de acuerdo con los siguientes criterios para determinar si las enmiendas propuestas:

- » son coherentes con las metas, los principios y las políticas de la comunidad tal como se expresa en el Plan de la Ciudad;
- » tendrían un beneficio fiscal neto positivo para la comunidad;
- » son necesarias para adaptar una actividad que no se puede adaptar de manera razonable en los terrenos dentro del GMA;
- » incluyen terrenos con riesgos o factores ambientales que hacen del área un lugar inadecuado para su inclusión dentro del GMA;
- » permitirían la extensión lógica y gradualmente creciente de los servicios urbanos;
- » ofrecerían a la comunidad una nueva “ventaja” deseable;
- » son colindantes con las áreas ya desarrolladas de la ciudad; y
- » contribuyen a la forma urbana compacta de la ciudad.

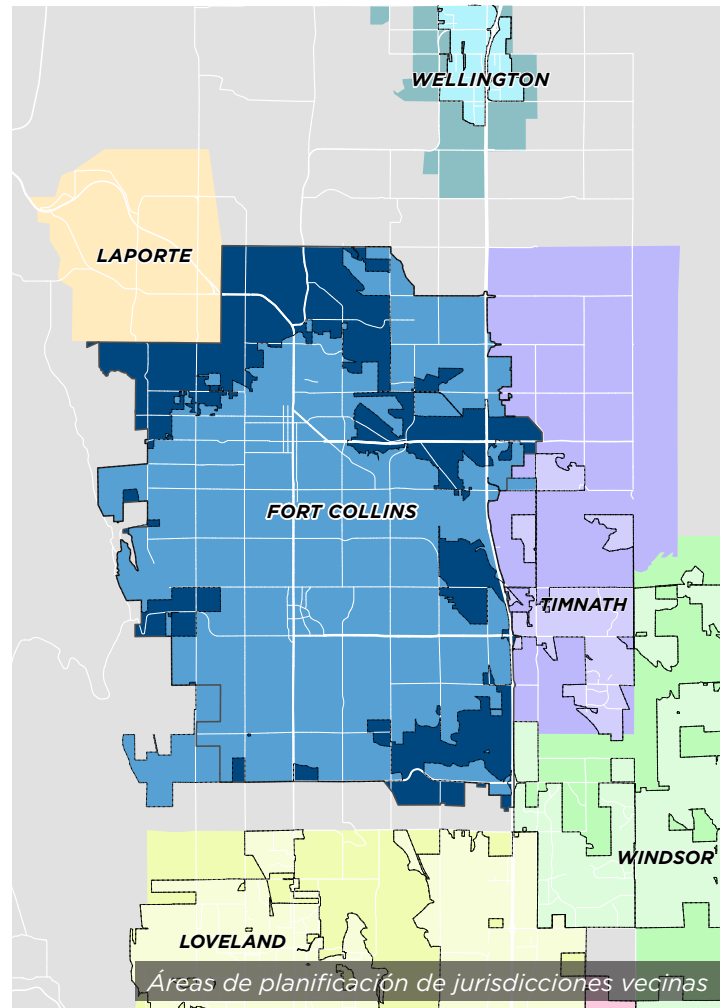
POLÍTICA LIV 1.3 - VENTAJAS PARA LA COMUNIDAD

Colaborar con el Condado de Larimer y las comunidades adyacentes para planificar los límites del GMA de Fort Collins. Ofrecer una orientación conjunta sobre diversos factores, por ejemplo, el uso futuro del terreno, las referencias de desarrollo, la planificación de infraestructura, los estándares de desarrollo, los programas de transferencia de derechos de desarrollo (TDR), las tarifas, las áreas naturales linderas de la comunidad y la conservación de los terrenos abiertos.

POLÍTICA LIV 1.4 - ACUERDOS INTERGUBERNAMENTALES

Trabajar con el Condado de Larimer y otras jurisdicciones para revisar los Acuerdos Intergubernamentales (IGA) según fuera necesario. Considerar los siguientes objetivos al momento de revisar los IGA:

- » Implementar un sistema coherente y coordinado de tarifas y estándares para el desarrollo ubicado dentro y fuera del GMA.
- » Recomendar al Condado de Larimer la adopción de estándares de desarrollo para los proyectos dentro del GMA, para que cumplan con el Plan de la Ciudad y el Código de Uso del Terreno.



POLÍTICA LIV 1.5 - POLÍTICAS DE MEJORAS DE CAPITAL

Operar conforme a las siguientes Políticas de Mejoras de Capital:

- » Desarrollar un plan de varios años para realizar mejoras de capital y actualizarlo anualmente.
- » Utilizar una variedad de fuentes diferentes para financiar proyectos de capital con un énfasis en la filosofía de “pago por uso”.
- » Identificar la financiación para los costos operativos y de mantenimiento correspondientes a los proyectos de capital aprobados al momento de su aprobación.

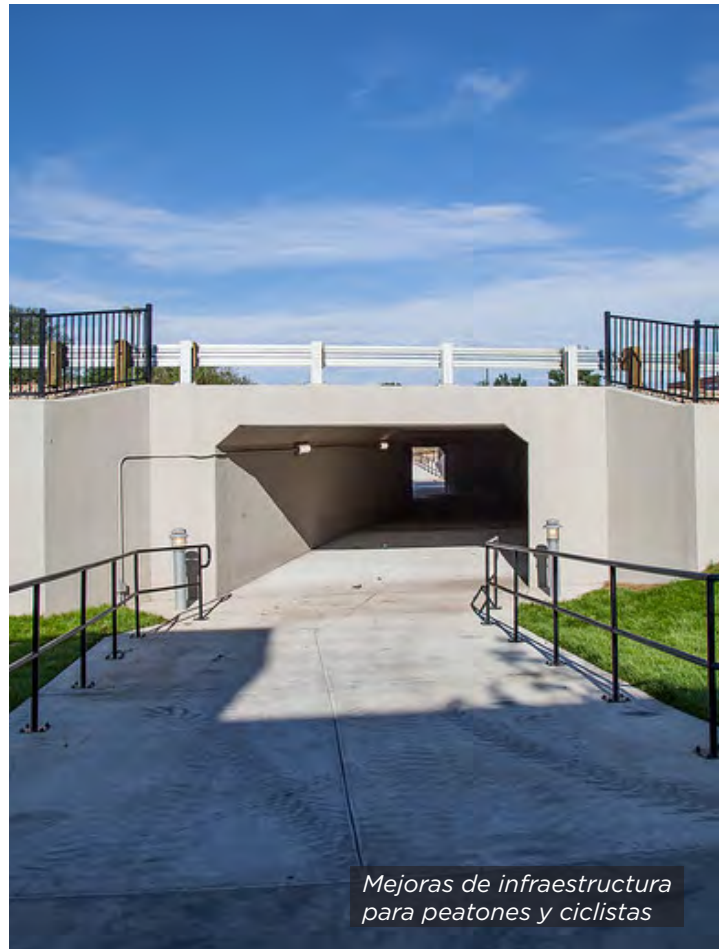
POLÍTICA LIV 1.6 - INSTALACIONES PÚBLICAS ADECUADAS

Utilizar la provisión de instalaciones y servicios públicos para dirigir el desarrollo a la ubicación deseada, conforme con los siguientes criterios:

- » Dirigir el desarrollo a ubicaciones donde puedan recibir un servicio adecuado de servicios públicos de vital importancia, tales como agua, cloacas, policía, transporte, escuelas, bomberos, manejo de aguas pluviales y parques, conforme con los niveles de servicio adoptados para instalaciones y servicios públicos.
- » Considerar como prioridad la extensión y el aumento de las instalaciones y los servicios públicos para acomodar la reutilización y la reurbanización antes de preparar las nuevas áreas de crecimiento para el desarrollo.
- » Revisar las solicitudes de generación de nuevas agencias de servicios especiales y la expansión de las agencias de servicios especiales existentes para cumplir con estas políticas y estos principios del Plan de la Ciudad.
- » Trabajar con el Condado de Larimer para desarrollar planes y políticas con respecto a instalaciones y servicios públicos necesarios para los desarrollos nuevos y existentes ubicados en áreas no incorporadas al GMA.

POLÍTICA LIV 1.7 - REQUISITOS DE DESARROLLO Y TARIFAS

Mantener un sistema eficiente y justo de requisitos de desarrollo y tarifas que permita evaluar los costos y beneficios derivados de la financiación de instalaciones y servicios públicos, cuya necesidad deriva del nuevo desarrollo y la nueva reurbanización. Los requisitos deben poner énfasis en el crecimiento que compense sus propios impactos.



Mejoras de infraestructura para peatones y ciclistas



Financiación de las tarifas de desarrollo para parques nuevos

Principio LIV 2: Promover la reutilización y la reurbanización.

POLÍTICA LIV 2.1 - REHABILITACIÓN DE LAS PROPIEDADES SUBUTILIZADAS

Apoyar el uso de estrategias creativas para rehabilitar estructuras y edificios vacíos, deteriorados o subutilizados, lo que incluye, por ejemplo:

- » reutilización adaptativa de los edificios existentes (en especial aquellos con significado histórico);
- » reutilización de terrenos de estacionamientos superficiales existentes: en particular, en áreas que en la actualidad son utilizadas o que serán utilizadas en el futuro por autobuses de tránsito rápido (BRT) y/o por medios de transporte de alta frecuencia.
- » asociaciones públicas/privadas;
- » mejoras/actualizaciones de infraestructura;
- » mejoras del paisaje urbano; y
- » consolidación y ensamblaje voluntario de propiedades para coordinar nuevas construcciones en cuadras o segmentos de corredores en donde las configuraciones de las propiedades individuales podrían de otra manera limitar el potencial de nuevos desarrollos.

POLÍTICA LIV 2.2 - UBICACIONES PRIORITARIAS PARA REUTILIZACIÓN Y REURBANIZACIÓN

Garantizar el uso apropiado de las inversiones públicas de la Ciudad en infraestructura/mejoras en las siguientes áreas para alcanzar las metas estratégicas de la Ciudad:

- » distrito del centro;
- » distritos de uso mixto urbanos;
- » distritos de uso mixto que ofrecen oportunidades de empleo y espacios residenciales; y
- » distritos metropolitanos.

Desarrollar incentivos normativos y de otros tipos, bajo el control de la Ciudad, disponibles solo para los proyectos que sean coherentes con la visión a largo plazo para estos distritos en términos de densidad, intensidad y combinación general de usos y asequibilidad.

POLÍTICA LIV 2.3 - DESARROLLO GUIADO POR EL TRANSPORTE PÚBLICO

Es necesario contar con desarrollos de mayor densidad poblacional y de uso mixto en ubicaciones que en la actualidad utilizan o en el futuro utilizarán BRT y/o medios de transporte de alta frecuencia a medida que se lleven a cabo la reutilización y la reurbanización. Promover una variedad de opciones de viviendas para todos los niveles de ingresos.



The Farmhouse in Jessup Farm

AUTORIDAD DE RENOVACIÓN URBANA DE FORT COLLINS

La Autoridad de Renovación Urbana (URA) se centra en el núcleo urbano de la reurbanización, con particular atención a las áreas con infraestructuras antiguas y condiciones inseguras. Mediante incentivos financieros y asociaciones estratégicas, la URA atrae inversiones del sector privado al núcleo urbano para lograr la visión que deseamos para la comunidad. Específicamente, la URA está autorizada a utilizar el financiamiento por incremento impositivo (TIF) para estimular el desarrollo. El TIF es una herramienta para eliminar las brechas y financiar las mejoras públicas. Ello se realiza mediante el desvío de ingresos del impuesto inmobiliario futuro hacia la URA para pagar mejoras de infraestructura pública tales como aceras, centros de recreación y otras instalaciones públicas en el distrito.

Principio LIV 3: Mantener y mejorar nuestro carácter único y sentido del lugar a medida que crece la comunidad.

POLÍTICA LIV 3.1 - PRESTACIONES PÚBLICAS

Diseñar las calles y otros espacios públicos con el objetivo de brindar comodidad a los peatones y permitir que lo disfruten. Incorporar lugares tales como plazas, parques pequeños, patios, áreas de juego para niños, instalaciones para el transporte, aceras, caminos, “mobiliario para la calle” (como bancos y macetas) y arte público como parte de los proyectos de desarrollo.

POLÍTICA LIV 3.2 - ACCESO A LOS ESPACIOS AL AIRE LIBRE

Incorporar los principios del plan Naturaleza en la Ciudad y otras prestaciones al aire libre al diseño de los proyectos de alta densidad, particularmente en aquellas áreas que carecen de acceso cómodo y directo a la naturaleza.

POLÍTICA LIV 3.3 - VÍAS DE ACCESO

Mejorar y acentuar las vías de acceso a la comunidad, incluidas las intersecciones de la Interstate 25 y College Avenue, para ofrecer una entrada a la comunidad coordinada y positiva. Los elementos de diseño de las vías de acceso podrán incluir diseño del paisaje urbano, usos útiles del suelo, desarrollo de arquitectura, paisajismo, carteles, alumbrado y arte público.

POLÍTICA LIV 3.4 - ESTÁNDARES Y PAUTAS DE DISEÑO

Mantener un conjunto sólido de estándares de diseño para toda la ciudad como parte del Código de Uso del Terreno de la Ciudad para garantizar un nivel de calidad flexible y a la vez predecible para el desarrollo futuro, que permita el alcance de los objetivos de sostenibilidad de la comunidad, por ejemplo, la acción climática. Continuar con el desarrollo y la adopción de estándares o pautas específicas del lugar donde existen características únicas para promover la compatibilidad de la reutilización y la reurbanización.

POLÍTICA LIV 3.5 - DISEÑO DISTINTIVO

Exigir la adaptación de una arquitectura corporativa estandarizada para reflejar los valores locales y garantizar que el aspecto de la comunidad se mantenga único. El desarrollo no solo debe constar de un diseño repetitivo que se pueda encontrar en otras comunidades.

POLÍTICA LIV 3.6 - DESARROLLO ADAPTADO AL CONTEXTO

Garantizar que todo desarrollo contribuya al carácter positivo del área circundante. Los materiales de construcción, los detalles arquitectónicos, el rango de colores, la forma y el tamaño de los edificios y las relaciones con las calles y las aceras deben ser diseñados conforme al área circundante.

POLÍTICA LIV 3.7 - EDIFICIOS Y ÁREAS CÍVICAS

Ubicación destacada de las instalaciones y las áreas cívicas: por ejemplo, los edificios de la comunidad, las oficinas de gobierno, los centros de recreación, las oficinas postales, las bibliotecas, las escuelas y las plazas deben tener una ubicación central y destacada como puntos focales altamente visibles. Deben estar cerca de paradas de transporte público importantes y estar diseñadas para apoyar los resultados de sostenibilidad.



Edificio de Administración de Servicios Públicos de la Ciudad de Fort Collins

Principio LIV 4: Mejorar la habitabilidad del vecindario

POLÍTICA LIV 4.1 - NUEVOS VECINDARIOS

Fomentar la creatividad en el diseño y la construcción de nuevos vecindarios que:

- » proporcionen un marco de unificación e interconectado de calles, aceras, pasarelas peatonales y otros espacios públicos;
- » amplíen las opciones de vivienda, que incluyan edificios de mayor densidad poblacional y de uso mixto;
- » ofrezcan oportunidades para envejecer en el lugar;
- » mejoren el acceso a servicios y prestaciones; e
- » incorporen condiciones únicas del lugar.

POLÍTICA LIV 4.2 - COMPATIBILIDAD DE DESARROLLOS ADYACENTES

Garantizar que el desarrollo que se produzca en los distritos adyacentes complemente y mejore las cualidades positivas de los vecindarios existentes. Los desarrollos que comparten un lindero de la propiedad y/o fachada con un vecindario existente deben promover la compatibilidad mediante:

- » la continuación de patrones establecidos de cuadras y calles para mejorar el acceso a los servicios y las prestaciones del vecindario adyacente;
- » la incorporación de edificios y características del lugar adecuados según el contexto (por ejemplo, tamaño, escala y materiales similares); y
- » la ubicación de las áreas de servicio y estacionamiento donde los efectos para los vecindarios existentes, tales como ruido y tráfico, se puedan reducir.

POLÍTICA LIV 4.3 - SERVICIOS Y PRESTACIONES DEL VECINDARIO

Fomentar la incorporación de nuevos servicios, prestaciones y/o lugares de reunión en los vecindarios existentes que carecen de dichas instalaciones, siempre que cumplan con los estándares aplicables de diseño y rendimiento. Considerar herramientas adicionales tales como el proceso de permisos de uso condicional y la ampliación de las disposiciones relacionadas con la ocupación de hogares.

POLÍTICA LIV 4.4 - LUGARES DE REUNIÓN CULTURALMENTE PERTINENTES

Promover la incorporación y retención de negocios, lugares de reunión y servicios culturalmente pertinentes en los vecindarios y áreas comerciales existentes para mantener y mejorar el sentido de bienvenida e inclusión durante el curso de la reurbanización.

Principio LIV 5: Generar más oportunidades con respecto a las opciones de vivienda.

POLÍTICA LIV 5.1 - OPCIONES DE VIVIENDAS

Mejorar la salud y la habitabilidad de la comunidad y fomentar una variedad de tipos y densidades de viviendas, lo que incluye desarrollos de uso mixto con buen acceso al transporte público y cerca de los lugares de trabajo, las compras, los servicios y las prestaciones.

POLÍTICA LIV 5.2 - OFERTA DE VIVIENDAS ALCANZABLES

Recomendar a los sectores públicos y privados que mantengan y desarrollen un rango diverso de opciones de viviendas, incluidas viviendas asequibles (30 % o menos del ingreso mensual) para los residentes que tienen un ingreso mediano. Las opciones podrían incluir unidades de vivienda accesorias (ADU), dúplex, casas adosadas, casas rodantes, viviendas prefabricadas y otros tipos de viviendas "missing middle" (una gama de tipos de viviendas de varias unidades o agrupadas que son compatibles a escala con las viviendas unifamiliares y que buscan satisfacer la creciente demanda de espacios residenciales en zonas donde se pueda caminar).

POLÍTICA LIV 5.3 - TERRENOS PARA EL DESARROLLO RESIDENCIAL

Utilizar los requisitos de densidad para maximizar el uso de los terrenos para el desarrollo residencial a fin de ejercer una influencia positiva en el suministro de viviendas y la ampliación de las opciones de viviendas.

POLÍTICA LIV 5.4 - ENTREGA DE TERRENOS PARA VIVIENDAS ASEQUIBLES

Continuar fomentando el crecimiento y el uso del Programa Bancario de Adquisición de Terrenos para Viviendas Asequibles y otros programas para construir unidades de viviendas asequibles de manera permanente.

POLÍTICA LIV 5.5 - INTEGRAR Y DISTRIBUIR VIVIENDAS ASEQUIBLES

Integrar la distribución de viviendas asequibles como parte de vecindarios individuales y la comunidad en general.

POLÍTICA LIV 5.6 - VECINDARIOS EXISTENTES

Ampliar las opciones de viviendas en vecindarios existentes (donde fuera permitido por la zonificación subyacente) mediante la promoción de:

- » reutilización de los lotes vacíos y subutilizados;
- » unidades de vivienda accesorias internas tales como sótanos o departamentos en pisos superiores;
- » unidades de vivienda accesorias separadas en lotes de tamaño suficiente; y
- » dúplex, casas adosadas u otras alternativas de viviendas unifamiliares separadas compatibles con la escala y el tamaño de las propiedades adyacentes.

Principio LIV 6: Mejorar el acceso viviendas que puedan satisfacer las necesidades de los residentes, independientemente de su raza, origen étnico, ingreso, edad o antecedentes.

POLÍTICA LIV 6.1 - ACCESO BÁSICO

Apoyar la construcción de unidades de vivienda con funciones prácticas que brinden acceso y funcionalidad a personas de todas las edades y con diversos grados de movilidad.

POLÍTICA LIV 6.2 - NECESIDADES DE VIVIENDA ESPECIALIZADA

Desarrollar planes para poblaciones con necesidades de viviendas especializadas. Integrar los centros de tratamiento y atención residencial, refugios, viviendas de apoyo permanente, hogares comunitarios y viviendas y hogares para personas mayores en el GMA en áreas con buen acceso a prestaciones y transporte público.

POLÍTICA LIV 6.3 - VIVIENDAS PARA ESTUDIANTES

Planificar e incentivar nuevas viviendas para los estudiantes en los campus y cerca de estos y en las áreas con buen acceso al transporte público. Coordinar con la Universidad Estatal de Colorado (CSU), el Colegio Comunitario de Front Range (FRCC) y otras instituciones educativas.

POLÍTICA LIV 6.4 - OFERTA PERMANENTE DE VIVIENDAS ASEQUIBLES

Crear y mantener un inventario actualizado de viviendas asequibles en la comunidad. Buscar cambios regulatorios y de políticas que fomenten la rehabilitación y la retención de viviendas asequibles a perpetuidad.

POLÍTICA LIV 6.5 - ENVEJECER EN EL LUGAR

Mantener opciones de vivienda asequible en vecindarios existentes para que los residentes puedan “envejecer en el lugar”.

OPCIONES DE VIVIENDAS

A medida que cambia la situación demográfica de la comunidad, Fort Collins y los socios locales se comprometen a financiar soluciones y nuevas ideas que promuevan opciones de viviendas para satisfacer las necesidades de todos los residentes. El acceso y las opciones de viviendas adecuadas a los diferentes niveles de ingreso, capacidades, edades y antecedentes son elementos de vital importancia para desarrollar una comunidad en la cual los residentes se sientan bienvenidos, seguros y valorados. El Departamento de Sostenibilidad Social de Fort Collins, junto con partes interesadas privadas y sin fines de lucro, tiene un papel importante en el tratamiento de las causas que dan origen a la situación de desamparo, mediante la generación de oportunidades de vivienda estable, la provisión de asistencia a compradores, la asignación de recursos para la adquisición de viviendas asequibles y la garantía de acceso equitativo a viviendas a través de la Ley Nacional de Vivienda Justa.

POLÍTICA LIV 6.6 - PROGRAMAS DE VIVIENDAS ASEQUIBLES

Apoyar el desarrollo y la provisión de viviendas asequibles en la comunidad al mantener y ampliar fuentes de financiación dedicadas a servicios y programas de viviendas asequibles, que incluyan la administración de un proceso competitivo de financiación federal y local, incentivos de desarrollo, asistencia a compradores y el Programa Bancario de Adquisición de Terrenos.

POLÍTICA LIV 6.7 - INCENTIVOS

Apoyar e incentivar el desarrollo privado de viviendas asequibles mediante el ofrecimiento de incentivos, tales como asistencia especial para compensar los costos de las tarifas por los efectos sobre la ciudad y los requisitos de desarrollo, reembolsos por la instalación de funciones de ahorro de energía y reducción de barreras para la construcción y la rehabilitación de unidades de vivienda asequibles a largo plazo.



Apartamentos Bucking Horse

POLÍTICA LIV 6.8 - SUPERVISAR LA ASEQUIBILIDAD DE LA VIVIENDA

Recopilar, mantener y difundir información sobre la asequibilidad de la vivienda tales como costo, demanda y suministro de opciones de vivienda asequible.

POLÍTICA LIV 6.9 - EVITAR EL DESPLAZAMIENTO

Desarrollar la capacidad de los grupos de propietarios de viviendas, de los proveedores de viviendas asequibles y de las organizaciones de apoyo con el fin de permitir la compra, rehabilitación y administración a largo plazo de viviendas asequibles. Se debe poner atención especial a los parques de casas móviles ubicados en áreas destinadas a reutilización y reurbanización.

POLÍTICA LIV 6.10 - REDUCIR LOS EFECTOS DEL DESPLAZAMIENTO

Analizar estrategias de mitigación que ayuden a los habitantes desplazados durante el cierre de parques de viviendas prefabricadas o durante la transformación de departamentos de alquiler, lo que incluye unidades de una sola habitación, a condominios u otros usos.

Principio LIV 7: Promover una comunidad más inclusiva y equitativa que incentive y celebre la diversidad.

POLÍTICA LIV 7.1 - ACEPTACIÓN, INCLUSIÓN Y RESPETO

Identificar oportunidades para promover la aceptación, la inclusión y el respeto de la diversidad. Desalentar todas las formas de discriminación, además de las características específicas protegidas por ley.

POLÍTICA LIV 7.2 - DIVERSIDAD

Celebrar la diversidad de la comunidad de Fort Collins mediante actividades que promuevan el aprendizaje y la comprensión de distintos grupos étnicos y culturales, lo que incluye el trabajo con colaboradores y líderes culturales, la creación conjunta de eventos y actividades culturales y la receptividad a la visión de la comunidad.

POLÍTICA LIV 7.3 - COMPETENCIA CULTURAL

Prestar servicios de la Ciudad y compartir información de manera que sea pertinente cultural y lingüísticamente para una variedad de residentes.

POLÍTICA LIV 7.4 - CONSIDERACIONES SOBRE IGUALDAD

Incluir consideraciones sobre igualdad en los procesos de la toma de decisiones en toda la organización de la ciudad para garantizar que los beneficios y/o las obligaciones que se deriven de las acciones o inversiones de la Ciudad se distribuyan equitativamente y no afecten de manera desproporcionada a un grupo o ubicación geográfica específica por encima de otros.



Olimpiadas especiales

Principio LIV 8: Desarrollar un sistema equitativo, integral, coordinado y eficiente de servicios sanitarios y humanos que sea accesible para todos los residentes que necesiten asistencia

POLÍTICA LIV 8.1 - ORDENANZAS DE SALUD Y SEGURIDAD

Fomentar los entornos saludables y seguros al continuar con la aplicación de las ordenanzas actuales de salud y seguridad relacionadas con consumo de alcohol y tabaco, ruido, barrido de nieve, zonas de desmonte y otros temas relacionados con la salud, el medio ambiente y las molestias.

POLÍTICA LIV 8.2 - PROVEEDORES DE SERVICIOS HUMANOS Y DE SALUD

Contar con el Condado de Larimer para prestar servicios humanos y de salud a la comunidad en asociación con los proveedores de servicio locales. Centrarse en mejorar la comunicación, la educación, la accesibilidad y la colaboración para mejorar la salud física y mental, la seguridad y el bienestar de la comunidad.

POLÍTICA LIV 8.3 - ORGANIZACIONES ASOCIADAS

Asociarse, financiar y colaborar con prestadores de servicios locales para garantizar niveles de asistencia adecuados para satisfacer necesidades de servicios humanos. Estas incluyen cuidado infantil asequible; servicios para situación de desamparo, de salud mental y para atender trastornos relacionados con el consumo de sustancias; acceso a los alimentos; desarrollos enfocados en las personas para promover la estabilidad económica; y educación.

POLÍTICA LIV 8.4 - BIENES INMUEBLES DE LA CIUDAD

Continuar aprovechando los bienes inmuebles y las instalaciones poco utilizadas de la Ciudad para su uso por parte de agencias asociadas y sin fines de lucro locales que aporten beneficios para la comunidad, como cuidado infantil, viviendas de apoyo, acceso a los alimentos y otros servicios. Considerar oportunidades competitivas de venta o alquiler a corto o a largo plazo y, a la vez, equilibrar las responsabilidades financieras de la Ciudad.

POLÍTICA LIV 8.5 - UBICACIÓN DE LAS INSTALACIONES Y ACCESO A ELLAS

Recomendar a los proveedores de servicios humanos y de salud que consideren cuidadosamente las ubicaciones de los nuevos centros y las implicaciones con respecto al transporte, proporcionar transporte hacia los servicios y coordinar con el sistema de transporte público, en particular en las áreas que cuentan o contarán con medios de transporte público de alta frecuencia.

POLÍTICA LIV 8.6 - SITUACIÓN DE DESAMPARO

Continuar colaborando con organizaciones asociadas en la implementación del plan de Fort Collins para que la situación de desamparo sea un hecho raro, breve y no recurrente.



Viviendas de apoyo permanente



Evento asociado con servicios humanos

Principio LIV 9: Incentivar el desarrollo que reduzca los efectos sobre los ecosistemas naturales y promueva la sostenibilidad y la resiliencia.

POLÍTICA LIV 9.1 - EFICIENCIA Y CONSERVACIÓN DE RECURSOS

Reducir el consumo de agua y energía neta de los edificios nuevos y existentes mediante programas de eficiencia energética, incentivos, reglamentos del código de energía y de edificios y electrificación e integración de tecnologías de energía renovable.

POLÍTICA LIV 9.2 - CONSUMO DEL AGUA EN APLICACIONES AL AIRE LIBRE

Promover reducciones del consumo de agua en aplicaciones al aire libre mediante la selección de plantas que consuman poca agua, el uso de riego eficiente, la mejora del suelo antes de plantar y el análisis de oportunidades para utilizar agua no potable para el riego.

POLÍTICA LIV 9.3 - EFECTO ISLA DE CALOR URBANA

Fomentar el aprovechamiento de las características de los lugares y los edificios, como árboles con sombra y materiales reflectantes, para reducir la absorción de calor por parte de las superficies externas, brindar sombra o reducir de cualquier otro modo el efecto isla de calor urbana.

POLÍTICA LIV 9.4 - ORIENTACIÓN SOLAR

Orientar los edificios, las calles y los espacios públicos para aprovechar la energía solar activa y pasiva. Considerar factores tales como paisajismo, colocación de ventanas, voladizos y ubicación de los edificios para calentar las casas, reducir la acumulación de nieve y hielo en las calles de los vecindarios y mejorar la comodidad de los espacios públicos.



Proyecto Habitat for Humanity con integración solar



Xeriscape Garden Party

Principio LIV 10: Reconocer, proteger y mejorar los recursos históricos.

POLÍTICA LIV 10.1 - IDENTIFICAR LOS RECURSOS HISTÓRICOS

Determinar mediante técnicas de encuestas qué recursos históricos existen dentro del GMA: cuán significativos son esos recursos, el carácter y el grado de amenaza para su conservación y los métodos para su protección.

POLÍTICA LIV 10.2 - CONSERVAR LOS RECURSOS HISTÓRICOS

Conservar los edificios, los lugares y las estructuras de importancia histórica de todo el centro de la ciudad y la comunidad. Asegurarse de que la nueva construcción respete el carácter arquitectónico existente de los recursos históricos circundantes sin duplicar los elementos históricos de manera artificial.

POLÍTICA LIV 10.3 - AUMENTAR LA APRECIACIÓN DEL VALOR

Aumentar la conciencia, la comprensión y la apreciación del valor de la conservación histórica para aportar al sentido de lugar, la sostenibilidad y la calidad de vida en Fort Collins.

POLÍTICA LIV 10.4 - INCENTIVOS FINANCIEROS

Utilizar los incentivos para fomentar y aprovechar las inversiones del sector privado para la rehabilitación de los recursos históricos.

POLÍTICA LIV 10.5 - PLANIFICACIÓN Y APLICACIÓN

Reconocer el aporte de los recursos históricos a la calidad de vida en Fort Collins mediante esfuerzos de planificación y aplicación de reglamentos de forma continua.

POLÍTICA LIV 10.6 - DESIGNACIÓN DE LUGARES EMBLEMÁTICOS

Incentivar de manera activa a los propietarios para que designen a las propiedades elegibles como hitos históricos.

POLÍTICA LIV 10.7 - INTEGRAR Y REUTILIZAR LOS RECURSOS HISTÓRICOS DE MANERA ADAPTATIVA

Mantener el valor de los materiales incluidos en los beneficios existentes y evitar los costos ambientales derivados de la demolición y la nueva construcción al incentivar la reutilización creativa de los recursos históricos en actividades de reurbanización.

POLÍTICA LIV 10.8 - EFICIENCIA ENERGÉTICA

Apoyar las mejoras de eficiencia energética que brinden un aporte a la integridad y longevidad de las estructuras históricas sin comprometer los recursos históricos.



Avery House (1879)



Residencias para la tercera edad en el ex Hotel Northern



CULTURA Y RECREACIÓN

El acceso a la cultura y la recreación enriquece la vida cotidiana y la calidad de vida de los residentes de Fort Collins y, a la vez, contribuye a la salud física y mental positiva. Fort Collins cuenta con diversos planes para ayudar a guiar las inversiones futuras en estas prestaciones y garantizar que los programas y las instalaciones estén alineados con las necesidades dinámicas de la comunidad. Los principios y las políticas de esta área de resultados se utilizarán para ayudar a promover estos esfuerzos continuos a medida que la ciudad crece y cambia con el paso del tiempo:

» **Alineación del Plan de la Ciudad con FoCo Creates.**

FoCo Creates define la visión del arte y la cultura de la comunidad y establece las funciones y las responsabilidades de la Ciudad en el apoyo al arte y la cultura en Fort Collins. Si bien el proceso aún está en marcha, los comentarios iniciales de la comunidad indican que los residentes desean tener más oportunidades para acceder al arte y la cultura en la ciudad, lo que incluye programas, exhibiciones, eventos y arte público, además de mayor apoyo para la creatividad y las industrias creativas. En el futuro, las indicaciones para políticas proporcionadas por el Plan de la Ciudad estarán coordinadas con las indicaciones de FoCo Creates para garantizar que ambos planes brinden apoyo y estén alineados entre sí.

- » **Ampliación del acceso a la cultura y las oportunidades recreativas.** A medida que la Ciudad continúa ampliando la cantidad y el tipo de oportunidades artísticas, culturales y recreativas disponibles para los residentes y visitantes, será importante garantizar que todos puedan acceder a estas oportunidades independientemente de su raza, origen étnico, ingresos, edad, capacidad o antecedentes. El Plan de la Ciudad apoya los programas de recreación adaptativos y otros esfuerzos para garantizar que las oportunidades culturales y recreativas no solo estén ubicadas de manera conveniente, sino que sean accesibles para personas con diferentes capacidades y niveles de ingreso.
- » **Adaptación de parques e instalaciones recreativas para satisfacer las necesidades de una comunidad cambiante.** Los residentes de Fort Collins valoran los parques, las instalaciones de recreación y los senderos de primer nivel de la comunidad. La Ciudad debería continuar planificando un sistema de parques, senderos e instalaciones recreativas para mantenerse al nivel de la demanda actual y futura y ocuparse de las áreas desatendidas. Al mismo tiempo, será importante reinvertir de manera continua en los parques y las instalaciones existentes para garantizar que sigan satisfaciendo las necesidades de los residentes a quienes prestan servicios.



Los principios y las políticas respaldan nuestros valores principales mediante:



Principios y políticas

Principio CR 1: Desarrollar la identidad de Fort Collins como un destino cultural y recreativo próspero mediante el apoyo del arte y la comunidad cultural y creativa inclusiva y equitativa

POLÍTICA CR 1.1 - IGUALDAD E INCLUSIÓN

Mediante el arte, fomentar una comunidad cultural y creativa inclusiva y equitativa que represente a todos los residentes.

POLÍTICA CR 1.2 - DESTINO CREATIVO

Apoyar y defender las industrias creativas en Fort Collins, al resaltar la importancia de la economía creativa y desarrollar la reputación de la ciudad como un destino para empresas y personas innovadoras.

POLÍTICA CR 1.3 - COMPROMISO DE LA COMUNIDAD

Mejorar las instalaciones culturales y los programas de toda la ciudad para atender el crecimiento y la demanda de la comunidad y apoyar su salud y dinamismo.

POLÍTICA CR 1.4 - SECTOR SOSTENIDO Y PUJANTE

Explorar y apoyar la creación de fuentes de financiación pública y privada nuevas y sustentables para cultivar un sector cultural y creativo dinámico y saludable. Evaluar los mecanismos de financiación actuales para lograr la eficacia y alineación con las metas y la visión de futuro.

POLÍTICA LIV 1.5 - IDENTIDAD DINÁMICA

Desarrollar la identidad y la visibilidad de marca de la creación, el arte y la cultura de Fort Collins, comunicarla de manera efectiva a la comunidad, a la región y más allá.

ARTE Y CULTURA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN

FoCo Creates es un plan maestro visionario a 10 años que sirve como guía para las inversiones y las estrategias orientadas a garantizar el logro de la visión articulada en el plan maestro. El plan aprovecha el papel de la Ciudad para desarrollar un entorno en el cual el arte, la cultura y la ciencia son una parte integral de la comunidad.

FoCo Creates se encuentra en fase de actualización. El plan definitivo operará en conjunto con los principios y las políticas del Plan de la Ciudad:



Fiesta de Movimiento Comunitario de Hickory Street

Principio CR 2: Proporcionar una variedad de oportunidades recreativas internas y al aire libre de calidad a las que puedan acceder todos los residentes.

POLÍTICA CR 2.1 - OPORTUNIDADES DE RECREACIÓN

Mantener y facilitar el desarrollo de un sistema bien equilibrado de parques, senderos, áreas naturales e instalaciones de recreación que ofrezcan a los residentes y visitantes de todas las razas/origen étnico, edades, capacidades y antecedentes una variedad de oportunidades recreativas.

POLÍTICA CR 2.2 - SISTEMA INTERCONECTADO

Apoyar un sistema local y regional interconectado de parques, senderos y terrenos abiertos que equilibre las necesidades de recreación con la necesidad de proteger el hábitat de la vida silvestre y otras áreas sensibles para el medioambiente. Donde fuera apropiado, colocar senderos junto a los caudales de irrigación o desagües de aguas pluviales para conectarlos con destinos tales como escuelas, terrenos abiertos y centros del vecindario.

POLÍTICA CR 2.3 - ASOCIACIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS

Desarrollar y mantener asociaciones públicas y privadas efectivas para proporcionar un sistema integral de parques, terrenos abiertos comunes y espacios al aire libre distribuidos de manera equitativa en toda la comunidad y accesible para todos.



Evento de jardinería en un parque comunitario

Principio CR 3: Adaptar y ampliar parques y programas e instalaciones de recreación para satisfacer las necesidades de una comunidad cambiantes.

POLÍTICA CR 3.1 - NECESIDADES CAMBIANTES

Buscar la opinión del público y estudiar las tendencias de esparcimiento para adaptar los centros y programas existentes y futuros de manera que satisfagan las necesidades de una población y comunidad cambiante.

POLÍTICA CR 3.2 - TERRENOS MULTIPROPÓSITO

Mantener y desarrollar asociaciones entre departamentos de la Ciudad y otras organizaciones para ofrecer parques y áreas naturales multipropósito para maximizar y aprovechar los recursos disponibles.

POLÍTICA CR 3.3 - INSTALACIONES CONJUNTAS

Buscar asociaciones entre los departamentos de la Ciudad y otras organizaciones para desarrollar instalaciones recreativas conjuntas y versátiles en el futuro y así maximizar las ofertas recreativas y los recursos disponibles.

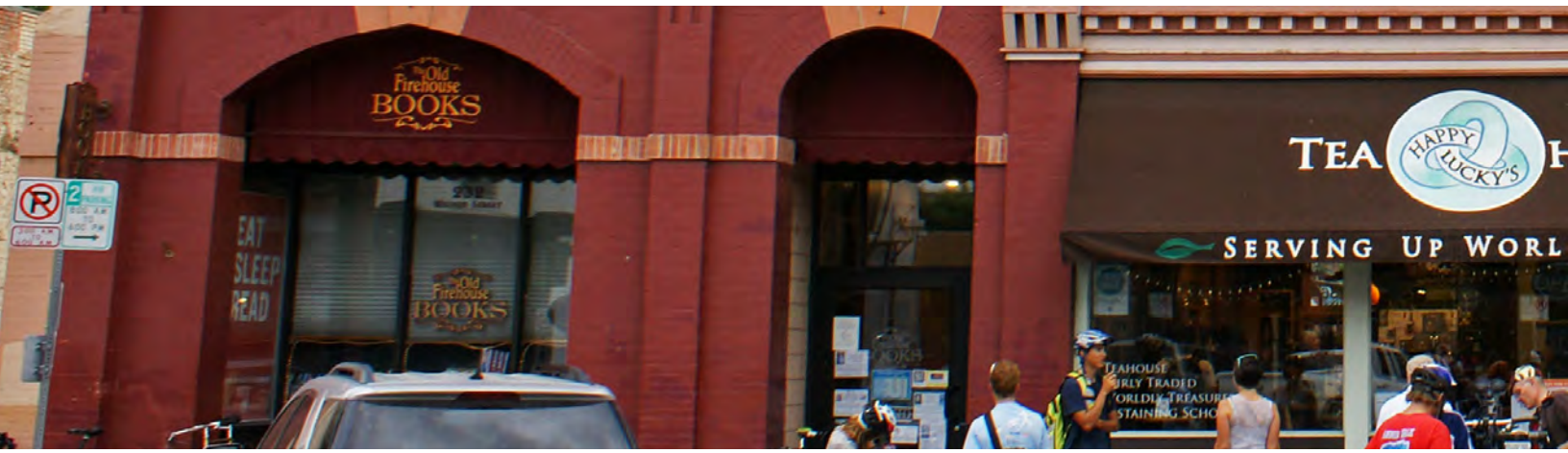
POLÍTICA CR 3.4 - MEJORES PRÁCTICAS DE ADMINISTRACIÓN

Seguir las mejores prácticas de administración del medioambiente para el mantenimiento de parques e instalaciones de recreación.

PARQUES Y RECREACIÓN

El Plan de Política de Parques y Recreación se utiliza como guía para el personal de la ciudad relacionado con el desarrollo y la protección del programa de parques, senderos e instalaciones de recreación de la ciudad. El plan aborda el desafío continuo de la utilización efectiva de los recursos limitados para proporcionar parques, senderos y servicios de recreación a una comunidad en crecimiento. Se ofrece un enfoque adicional sobre las prácticas sustentables a fin de garantizar que la protección del medio ambiente se mantenga como una prioridad a medida que se desarrollan nuevos parques.

El Plan Maestro de Senderos establece la visión sobre la manera en que se desarrollará el sistema de senderos a medida que continúe el crecimiento de la comunidad. El plan maestro se centra principalmente en los usos recreativos y el diseño del sistema de senderos; sin embargo, el sistema de senderos pavimentados de la ciudad sirve a una gran variedad de usuarios y finalidades de movilidad. El sistema de senderos tiene una función importante ya que incentiva a las personas a caminar y andar en bicicleta para fines funcionales y recreativos.



SALUD ECONÓMICA

La salud económica se refiere a la vitalidad y solidez de nuestra economía local. Una economía saludable es dinámica y sólida y ofrece una variedad diversa de oportunidades laborales a los residentes. El éxito de la economía local depende de factores regionales, nacionales e incluso globales. Los principios y las políticas futuras en esta área de resultados apoyan el Plan Estratégico de Salud Económica, que establece un marco para inversiones estratégicas, compromiso comercial, reurbanización y apoyo para un ecosistema de innovación. Específicamente, los principios y las políticas abordan los siguientes temas:

- » **Rendimiento económico.** La Ciudad ha alcanzado o superado los objetivos en una variedad de métricas económicas en años recientes, como la tasa de desempleo local, el cambio de porcentaje en los empleos locales y un nuevo volumen de dólares per cápita de los permisos comerciales. Esto se vio influenciado en parte por las asociaciones y los programas estratégicos que lleva a cabo la Ciudad para respaldar el crecimiento económico. Será necesario contar con el apoyo continuo de los esfuerzos en curso, junto con un enfoque en la identificación de nuevas posturas que pueda adoptar la Ciudad para mantener su rol como un socio clave en nuestra economía local.
- » **Suministro y ubicación de los terrenos con potencial de desarrollo.** Asimismo, Fort Collins tiene un suministro adecuado de terrenos para apoyar las necesidades futuras de terrenos para uso comercial y de empleo. Sin embargo, los terrenos vacíos y con posibilidad de desarrollo no han sido competitivos para capturar el crecimiento laboral o se encuentran ubicados en áreas que carecen de infraestructura para apoyar el desarrollo. Se necesitará una supervisión regular de la oferta de terrenos para el desarrollo de industrias y comercios por parte de la Ciudad para mantenerla en equilibrio con la demanda. También será necesario hacer correcciones al mapa y la zonificación del Plan Estructural de forma periódica.
- » **Necesidades de espacio para los negocios.** Si bien en la actualidad se están conformando diversos negocios en Fort Collins y los empleos locales están en crecimiento, es necesario contar con un espacio para el crecimiento de estas compañías. Los análisis económicos completados como parte del Plan de la Ciudad indican que los lugares vacantes limitados en el mercado industrial y la falta de nuevos desarrollos de espacios para oficinas de clase "A" podrían conducir a que las compañías busquen espacios fuera de Fort Collins para expandirse. Los principios y las políticas de esta área de resultados incentivan a la Ciudad a trabajar con el sector privado para evaluar continuamente las necesidades comerciales de espacio y responder de manera estratégica a cualquier deficiencia.
- » **Oportunidades económicas y habilidades laborales.** La falta de empleo y el empleo escaso son dos problemas importantes que afectan la economía de la región. En miras al futuro, está previsto generar oportunidades laborales para superar el crecimiento de los puestos de trabajo y, de esta manera, achicar la brecha laboral. Para abordar este desequilibrio, los principios y las políticas de esta área de resultados recomiendan a la Ciudad trabajar con empleadores, instituciones educativas y otros aliados en desarrollo económico para conectar a los trabajadores con posibles empleadores, brindarles oportunidades para capacitarse nuevamente y alinear la educación y los programas de capacitación con las necesidades de los empleadores. La transición continua del mercado hacia una economía con baja emisión de carbono presenta una oportunidad para el desarrollo de nuevas oportunidades laborales en las industrias de energía, finanzas y transporte (es decir, la "Economía Climática").



Los principios y las políticas respaldan nuestros valores principales mediante:



Principios y políticas

Principio EH 1: Fomentar una economía dinámica, sólida e inclusiva.

POLÍTICA EH 1.1 - BASE DEL EMPLEO

Respaldar la mejora de la base económica de la comunidad y la generación de empleo primario con un enfoque sobre los esfuerzos de retención, expansión, incubación y contratación que permitan crear puestos de trabajo e importar ingresos o dólares hacia la comunidad, en particular de los negocios de los núcleos de la industria objetivo adoptados.

POLÍTICA EH 1.2 - MEJORAR EL COMPROMISO DE LAS EMPRESAS

Respaldar la identificación y la redefinición de los servicios para nuestros clientes comerciales mediante la participación de empresas de todos los tamaños y en todas las industrias. La comunidad de negocios es un socio esencial para promover una economía dinámica, sólida e inclusiva. La participación comercial debe utilizar las mejores prácticas relacionadas con la gestión de la construcción de capital, las decisiones relacionadas con el código de uso del terreno y la priorización de los proyectos de capital.

POLÍTICA EH 1.3 - INGRESOS DERIVADOS DE LOS IMPUESTOS A LAS VENTAS Y AL CONSUMO

Apoyar programas que incentiven a los residentes a gastar dinero en compras a tiendas minoristas a nivel local antes de comprar bienes y servicios en otros lugares. Poner énfasis en la retención y el reclutamiento de negocios minoristas o proyectos de desarrollo que tengan un impacto positivo sobre la generación de impuestos a las ventas, específicamente centrados en aumentar el flujo de ventas minoristas y reducir la pérdida de dichas ventas.

POLÍTICA EH 1.4 - INVERSIONES ECONÓMICAS ESTRATÉGICAS

Centrarse en la diversidad laboral, los ingresos por impuestos a las ventas minoristas y las obras esenciales de infraestructura y capital al momento de considerar inversiones económicas directas, dado que estas metas de la comunidad generan una economía dinámica y sólida. Además, considerar las metas de la comunidad con respecto a la economía y el ambiente y relacionadas con los seres humanos que se establecen en este documento al momento de hacer inversiones directas.

POLÍTICA EH 1.5 - RESILIENCIA ECONÓMICA

Mantener una economía diversa para anticipar, innovar y responder de manera proactiva a las fluctuaciones económicas cíclicas y los cambios a medida que la comunidad aborda el desarrollo de terrenos disponibles.

POLÍTICA EH 1.6 - ECONOMÍA NOCTURNA

Reconocer y tratar las necesidades y los impactos únicos de la economía nocturna mediante esfuerzos de colaboración para el bien de la seguridad, el dinamismo y la calidad de vida de todas las partes interesadas. Una economía nocturna bien manejada, que incluya vida nocturna, bares, entretenimiento, restaurantes y otras actividades que se realizan por la noche, realiza un aporte positivo a la vitalidad de la comunidad.

Principio EH 2: Apoyar el espíritu emprendedor y la innovación.

POLÍTICA EH 2.1 - ECONOMÍA DE INNOVACIÓN

Apoyar un ecosistema de innovación regional que fomente el desarrollo comercial y la generación de empleos al aprovechar los activos locales, como el capital humano, las instituciones de investigación, la base industrial, la infraestructura física y la calidad de vida. Continuar con la exploración de las iniciativas Ciudades Inteligentes y Ciudad como Plataforma para apoyar el ecosistema de innovación.

POLÍTICA EH 2.2 - ACTIVOS PARA APOYAR EL ESPÍRITU EMPRENDEDOR

Apoyar e invertir en la expansión de las instituciones de desarrollo e investigación, las incubadoras comerciales, las redes de emprendedores, los programas de desarrollo comercial y otros activos físicos necesarios para apoyar el espíritu emprendedor. Estos activos deben incluir además herramientas financieras y capital para respaldar la innovación y el espíritu emprendedor al aprovechar los programas de becas locales, estatales y nacionales y las herramientas de préstamo. Continuar y fomentar el crecimiento de asociaciones con la CSU y otras instituciones para identificar las actividades de investigación y las necesidades asociadas que se pueden aprovechar para la generación de negocios.

POLÍTICA EH 2.3 - ECONOMÍA CLIMÁTICA

Apoyar los esfuerzos locales y regionales para ayudar a atraer, apoyar y desarrollar negocios que se adapten y/o desarrollen soluciones rentables para una economía futura con menor emisión de carbono.

POLÍTICA EH 2.4 - CENTRO DE INNOVACIÓN DE LA REGIÓN NORTE DE COLORADO

Trabajar con los socios regionales para promocionar en conjunto a la región del norte de Colorado como centro de innovación y resaltar las diversas fortalezas que pueden atraer inversiones y empleadores a la región. Identificar maneras en las que la ciudad pueda servir como plataforma para probar nuevas investigaciones de la iniciativa Ciudades Inteligentes y el desarrollo de ideas.

Principio EH 3: Apoyar a los negocios locales, únicos y creativos

POLÍTICA EH 3.1 - PROGRAMAS COMERCIALES

Trabajar con la comunidad comercial local para garantizar la identificación de estrategias y planes de bienestar económico para mejorar la economía local. Identificar de manera conjunta programas y apoyar esfuerzos para ayudar a los negocios existentes y la generación de nuevos negocios. Analizar las barreras a la retención de empresas y empleados, incluido el acceso a servicios de cuidado infantil y viviendas asequibles.

POLÍTICA EH 3.2 - ESPÍRITU EMPRENDEDOR LOCAL Y CREATIVO

Identificar y trabajar con emprendedores locales y empresas creativas para reforzar los negocios existentes e incubar otros nuevos. Ello generará puestos de trabajo, mejorará la conciencia cultural y permitirá el crecimiento de la economía creativa.

POLÍTICA EH 3.3 - FORTALECER LA INDUSTRIA ÚNICA Y LOCAL

Identificar los negocios y las profesiones que son únicos a Fort Collins y promocionar dichas oportunidades para así impulsar el desarrollo económico en la ciudad. Presentar a estos negocios locales, como la industria cervecera local, en las campañas promocionales para incrementar la conciencia y el reconocimiento de los negocios locales a nivel local y nacional.



Oficina central de Odell Brewing Co.

Principio EH 4: Garantizar un suministro adecuado y competitivo de espacio y/o terrenos disponibles para satisfacer las necesidades de empresas y empleadores de todos los tamaños.

POLÍTICA EH 4.1 - EMPLEO DIRIGIDO Y ÁREAS DE USO MIXTO

Generar y mantener planes para áreas laborales específicas (áreas de la zona céntrica y la periferia, el corredor Harmony, las áreas de intercambio de la I-25 y el corredor Mulberry) para apoyar la inversión, el desarrollo y la reurbanización en estas áreas y así crear nuevos lugares para permitir el crecimiento del empleo. Incentivar y apoyar los usos de empleos de mayor intensidad mediante políticas de uso del terreno e inversiones en infraestructura y servicios, como transporte público, que apoyen estas áreas laborales.

POLÍTICA EH 4.2 - OBSTÁCULOS PARA LA REUTILIZACIÓN Y LA REURBANIZACIÓN EN DISTRITOS LABORALES DE USO MIXTO

Desarrollar nuevas políticas, procedimientos y prácticas y modificar los actuales para reducir y resolver los obstáculos para el desarrollo de la reutilización y la reurbanización en distritos laborales de uso mixto. Utilizar y apoyar las herramientas de financiación y los fondos públicos que facilitan la reurbanización, reducen los costos asociados con la reurbanización, aumentan el acceso a prestaciones y servicios y abordan las brechas de viabilidad.

POLÍTICA EH 4.3 - OBRAS ESENCIALES DE INFRAESTRUCTURA Y CAPITAL

Priorizar la inversión en infraestructura que apoye las actividades de salud económica dentro de los límites de los recursos financieros de la Ciudad y que satisfaga los objetivos finales de la comunidad.

POLÍTICA EH 4.4 - ÁREAS DE EMPLEO FUTURO

Alinear la normativa de desarrollo y el Plan Estructural para apoyar a aquellas áreas deseadas y adecuadas para satisfacer las necesidades de crecimiento laboral futuro. Identificar deficiencias en estas áreas que sea necesario tratar para hacerlas adecuadas y atractivas.



Jornada sobre salud económica

Principio EH 5: Comprometer y ayudar a diseñar los esfuerzos de desarrollo económico regional.

POLÍTICA ENV 5.1 - ASOCIACIONES ECONÓMICAS

Colaborar con la comunidad comercial, diversas organizaciones comerciales, instituciones educativas (por ejemplo, el FRCC), instituciones de investigación y desarrollo regionales (por ejemplo, la CSU, los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades o CDC) y organizaciones de desarrollo económico (por ejemplo, la Cámara de Comercio del Área de Fort Collins, One NoCo, Upstate Colorado, el Desarrollo Laboral y Económico del Condado de Larimer y comunidades adyacentes de los condados de Larimer y Weld) para incentivar y apoyar una economía saludable; brindar oportunidades de empleo, aumentar la inversión privada y mejorar la calidad de vida de los residentes de Fort Collins.

POLÍTICA EH 5.2 - VISIÓN UNIFICADA

Trabajar en colaboración con los socios para generar una visión regional unificada para el crecimiento económico sustentable. Predicar con el ejemplo a través de los esfuerzos económicos de la Ciudad para ayudar a desarrollar la visión.

POLÍTICA EH 5.3 - AEROPUERTO DE FORT COLLINS/LOVELAND

Brindar apoyo al Aeropuerto Regional de Colorado del Norte como destino de transporte regional para ofrecer los beneficios de desarrollo económico asociados con tener un aeropuerto cerca.

POLÍTICA EH 5.4 - INFRAESTRUCTURA REGIONAL

Participar activamente en conversaciones con otras municipalidades, organizaciones y líderes regionales para colaborar en la mejora del transporte y otra infraestructura regional para cumplir con las metas de Fort Collins. Estas conversaciones se centrarán en los beneficios que se podrían generar para Fort Collins y considerarán las metas de este plan respecto a los objetivos económicos, ambientales y humanos.

Principio EH 6: Apoyar el desarrollo de una fuerza laboral calificada y especializada que esté bien conectada con las oportunidades laborales en la ciudad y la región.

POLÍTICA EH 6.1 - CRECIMIENTO EQUILIBRADO

Garantizar que el Plan Estructural apoya una combinación de crecimiento de empleos y viviendas para permitir a los trabajadores tener la oportunidad de vivir en la comunidad y reducir la necesidad de los empleadores de contratar a empleados fuera de la ciudad y la región.

POLÍTICA EH 6.2 - DESARROLLO DE CARRERAS

Colaborar con los socios regionales para alinear los esfuerzos de desarrollo laboral y las ofertas de las instituciones educativas con las necesidades de las empresas locales para garantizar que los residentes tengan las habilidades necesarias para apoyar la economía local y la oportunidad de crecer en el desarrollo de sus carreras a nivel local.

POLÍTICA EH 6.3 - PARTICIPACIÓN DE LOS JÓVENES

Educar a los residentes jóvenes sobre la gran variedad de oportunidades profesionales a nivel local e informarles acerca de los recursos educativos que pueden ayudar a generar oportunidades para profesiones futuras.



Summer in the City es un campamento de verano donde los estudiantes aprenden sobre el funcionamiento de la ciudad y las diversas carreras que pueden seguirse en ella.



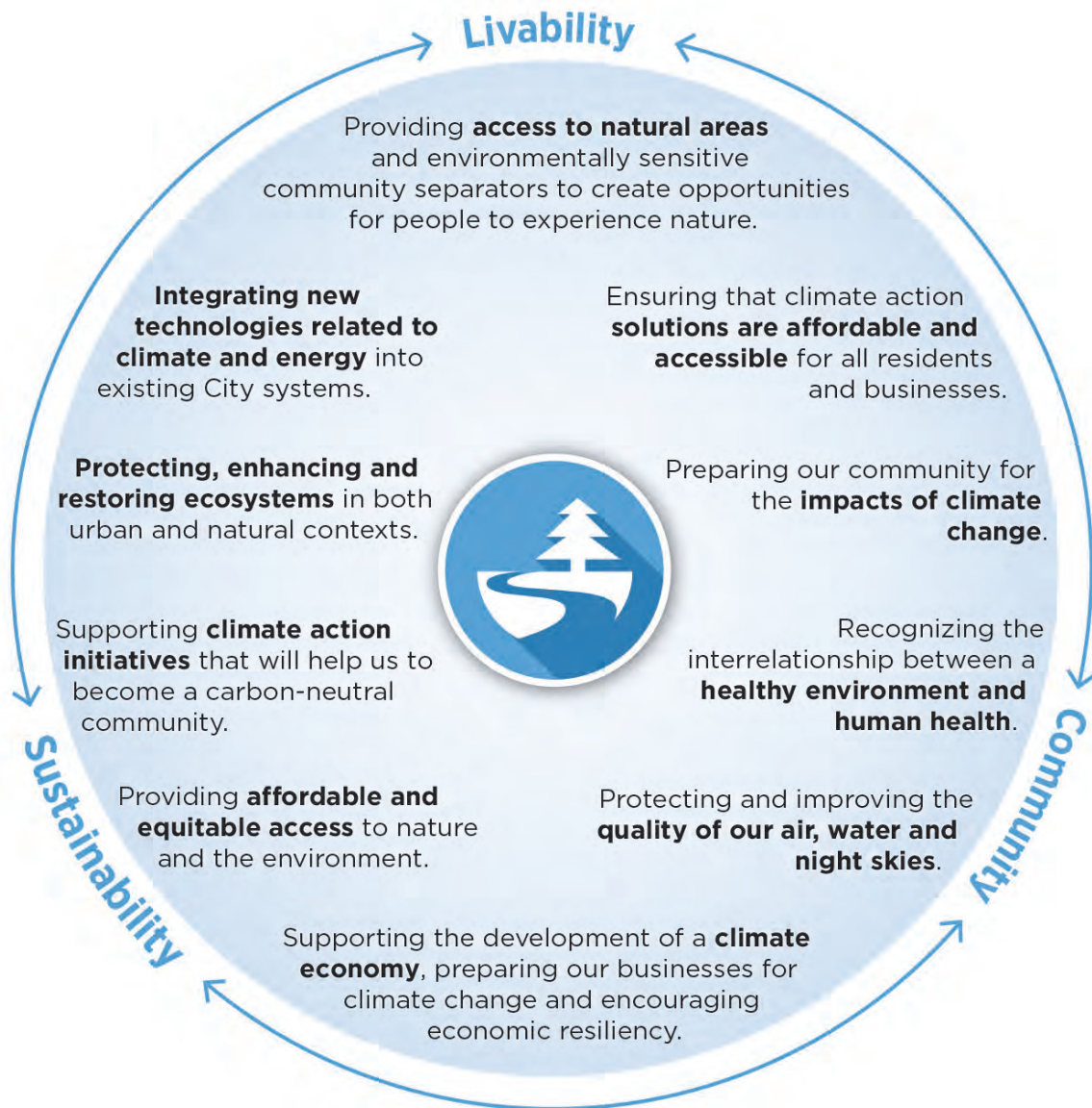
SALUD AMBIENTAL

La protección y la mejora del medioambiente es un valor central en Fort Collins y el liderazgo de la comunidad sobre la protección y conservación del medioambiente refuerza ese valor central. La Ciudad adoptó su primer Plan de Espacio Abierto en 1974, creó el Programa de Áreas Naturales en 1992 y estableció sus primeras metas de acción climática en 1999. Este plan presenta principios y políticas para continuar con la promoción de la salud ambiental con los siguientes temas:

- » **Metas de la acción climática.** Fort Collins tiene como objetivo ser una ciudad de emisión neutra de carbono para 2050 y la comunidad ya ha podido reducir las emisiones en más del 17 %, a la vez que crece nuestra población y la economía local. Los principios de esta área de resultados apoyan los esfuerzos de mitigación climática actuales, tales como la reducción de las emisiones derivadas de energía, desechos y transporte y, a la vez, garantizan que se continúen diseñando soluciones para fines de asequibilidad y acceso equitativo, además de mantener la calidad de vida increíble de la que gozan los residentes.
- » **Adaptación y resiliencia ante el cambio climático.** Incluso si logramos alcanzar nuestras metas de acción climática, la realidad es que el cambio climático global ya está ocurriendo y está afectando a nuestra comunidad. Comprender cuáles son esas amenazas y de qué manera nos preparamos y nos adaptamos a sus impactos será importante para garantizar que Fort Collins pueda mantenerse resiliente frente a los cambios en nuestro clima. Estos impactos incluyen días más frecuentes de calor extremo, mayor frecuencia y duración de sequías, mayores riesgos de incendios no controlados y calidad del aire más deficiente. Los principios de esta área de resultados reconocen que las soluciones de mitigación y resiliencia se deben abordar de manera sistemática y se deben integrar a las operaciones diarias de la ciudad.
- » **Manejo y conservación de recursos.** El manejo de los efectos sobre los recursos naturales de la comunidad continuará siendo un foco muy importante del Plan de la Ciudad. La conservación de los hábitats de la vida silvestre, las áreas naturales linderas de la comunidad, los bosques urbanos y extra urbanos, el corredor de Poudre River y la integración de la naturaleza al paisaje urbano garantizan el disfrute de las generaciones futuras. Estos esfuerzos son particularmente importantes a medida que la población continúa creciendo.
- » **Calidad del aire.** Si bien la calidad del aire se considera buena en general, aún hay áreas donde debemos centrar las mejoras. Por ejemplo, en la actualidad no cumplimos con los estándares federales de ozono y la calidad del aire interna es un área en la que la Ciudad y los residentes tienen una influencia significativa. Los principios y las políticas de esta área de resultados alinearán el Plan de la Ciudad con los esfuerzos continuos para mejorar la calidad del aire, incluidas las actualizaciones del plan de calidad del aire de la Ciudad.
- » **Reducción y reciclaje de desechos.** Fort Collins se esfuerza al máximo por ser una comunidad con desechos mínimos donde se puedan desviar los materiales desechados desde el flujo de desechos de la manera más eficiente posible y darles un uso secundario positivo de la manera más local posible. Los principios para la creación de un sistema de desecho cero son clave para apoyar las metas de la comunidad de reducción de los desechos y aumento del reciclaje y la recuperación de los recursos materiales.
- » **Cielo oscuro.** El cielo oscuro nocturno es una parte valiosa de la herencia de la comunidad. Además, la reducción de la contaminación lumínica puede prevenir impactos adversos sobre el hábitat natural, puede reducir el resplandor y conservar la energía. Las políticas del Plan de la Ciudad promueven el cielo oscuro y, a la vez, equilibran la necesidad de promover la seguridad pública.



Los principios y las políticas respaldan nuestros valores principales mediante:



Principios y políticas

Principio ENV 1: Conservar, crear y mejorar ecosistemas y espacios naturales en Fort Collins, el GMA y la región.

POLÍTICA ENV 1.1 - TERRENOS ABIERTOS DE CONTROL PÚBLICO

Mantener un sistema de áreas naturales de control público para mantener la integridad del hábitat de la vida silvestre y los lugares de conservación, proteger los corredores entre las áreas naturales, conservar los ejemplos destacados de la herencia natural diversa de Fort Collins y ofrecer una amplia gama de oportunidades de participación en programas educativos, de interpretación y recreación para satisfacer las necesidades de la comunidad.

POLÍTICA ENV 1.2 - CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN DE TERRENOS

Continuar con la adquisición, el manejo, el mantenimiento y la mejora de terrenos abiertos públicos y áreas naturales conforme al Plan Maestro de Áreas Naturales de la Ciudad para garantizar la protección de plantas y animales que necesitan conservación y sus ecosistemas asociados, apoyar la biodiversidad, controlar la invasión y la expansión de plantas no nativas, mejorar la estética y ofrecer oportunidades de uso público apropiado. Evitar la alteración y reducir los impactos sobre las áreas naturales ocasionados por la producción de energía y los sistemas de electrificación y comunicación.

POLÍTICA ENV 1.3 - NATURALEZA EN LA CIUDAD

Conservar, proteger y mejorar los recursos naturales y los recursos biológicos de gran valor en todo el GMA mediante:

- » la dirección del desarrollo fuera de las áreas naturales en la máxima medida posible;
- » la identificación de oportunidades para integrar o reintroducir los sistemas naturales como parte del entorno desarrollado para mejorar el hábitat en las áreas urbanizadas y ampliar el acceso a la naturaleza por parte de los residentes;

NATURALEZA EN LA CIUDAD

El enfoque visionario del programa Naturaleza en la Ciudad para conservar y mejorar la naturaleza dentro de la ciudad implica “proporcionar una red de espacio abierto conectado accesible para toda la comunidad que ofrezca una variedad de experiencias y un hábitat funcional para las personas, las plantas y la vida silvestre”. A medida que Fort Collins crece, es más importante que nunca garantizar que la naturaleza siga siendo un atributo característico de la ciudad. Resalta la importancia de crear, mantener o reclamar los elementos y sistemas naturales dentro del núcleo urbano, no solo en parques públicos y espacios abiertos, sino como parte de los vecindarios existentes y desarrollos futuros. De manera coherente con otros planes de la Ciudad, esta visión se logrará mediante un enfoque final triple que considera los beneficios y los impactos de las variables ambientales, económicas y sociales. El programa Naturaleza en la Ciudad identifica tres metas como prioritarias:

1. Fácil acceso a la naturaleza. Garantizar que cada residente se encuentre cerca de la naturaleza, a poca distancia a pie desde su casa o lugar de trabajo.
2. Espacios naturales de gran calidad. Conservar, crear y mejorar los espacios naturales para proporcionar oportunidades sociales y ecológicas diversas.
3. Protección de la tierra. Cambiar la estética del paisaje a formas más diversas que apoyen los entornos saludables para las personas y la vida salvaje.

La implementación continua del programa Naturaleza en la Ciudad tiene una función crucial en cuanto a vincular los objetivos de la Ciudad respecto del clima, la salud y la igualdad.

- » la utilización de infraestructura ecológica para manejar las aguas pluviales y aumentar los espacios verdes en los senderos públicos como parte del desarrollo público y privado; y
- » el apoyo del uso de una gran variedad de paisaje nativo que mejore la diversidad forestal y animal.



Senderismo de jóvenes en un área natural de Fort Collins.

POLÍTICA ENV 1.4 - MANEJO DE CONFLICTOS

Manejar los conflictos entre las personas y los terrenos abiertos públicos mediante el diseño del sitio, la información y educación pública y técnicas de manejo de la población forestal y animal.

POLÍTICA ENV 1.5 - ACCESO A LA NATURALEZA

Diseñar rutas con senderos en terrenos abiertos para limitar los impactos ecológicos. La determinación del tipo de sendero o adecuación para el acceso se realizará mediante un análisis de los posibles impactos ecológicos y las oportunidades de recreación en toda la ciudad y la región. Se prestará especial atención al diseño, la ubicación y la construcción de senderos sensibles al medio ambiente y al contexto. Se intentará obtener estrategias de mitigación para reducir o eliminar los impactos ambientales en caso de construcción de un nuevo sendero. Garantizar que las actividades de desarrollo proporcionen y mantengan el acceso a áreas de terrenos abiertos de uso público, donde fuera apropiado.

POLÍTICA ENV 1.6 - CORREDORES DE VIDA SILVESTRE

Conservar y mejorar los corredores de movimiento de vida silvestre mediante una red de terrenos abiertos públicos y reservas de hábitats naturales junto con elementos naturales tales como caudales y desagües.

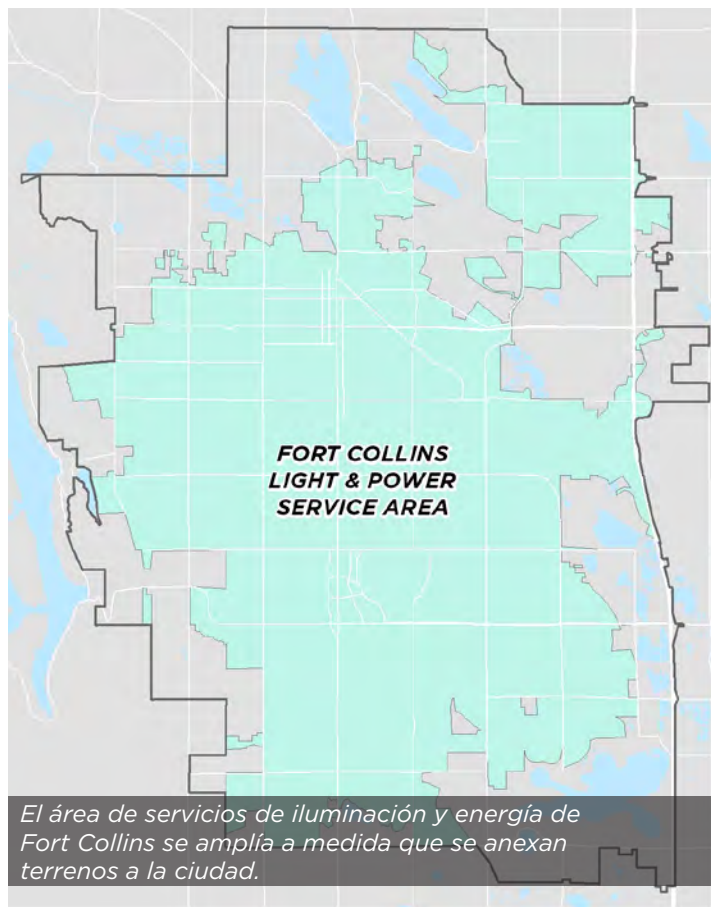
Principio ENV 2: Convertirnos en una comunidad de emisión neutra de carbono para 2050 y mejorar la resiliencia de la comunidad para prepararnos y adaptarnos a los efectos del cambio climático.

POLÍTICA ENV 2.1 - ASEQUIBILIDAD, CONFIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD

El compromiso de la comunidad con la neutralidad del carbono se afirma sobre la conservación y la mejora de la calidad de vida de los residentes de Fort Collins. Priorizar las estrategias que optimicen la asequibilidad de vivir y prosperar en Fort Collins, continuar los estándares elevados de confiabilidad que goza la comunidad y avanzar hacia el logro de la neutralidad del carbono. Garantizar que las soluciones estén diseñadas por y para todos los residentes, incluso las comunidades con escaso acceso a servicios y poca representación, es de vital importancia para el logro satisfactorio de las metas de acción climática.

POLÍTICA ENV 2.2 - INTEGRAR LAS ACCIONES DE MITIGACIÓN Y RESILIENCIA

Continuar con la implementación, la supervisión y la actualización periódica del Plan de Acción Climática (CAP), incluidas las estrategias para reducir las emisiones de carbono y los riesgos del cambio climático en las operaciones de la ciudad y todos los esfuerzos principales de planificación. Promover acciones en la comunidad que permitan mejorar la solidez de la comunidad frente al cambio climático.



Principio ENV 3: Transición de sistemas de energía fósil a renovable.

POLÍTICA ENV 3.1 - SUMINISTRO E INTEGRACIÓN DE ELECTRICIDAD RENOVABLE

Recomendar a la Autoridad de Energía Eléctrica de Platte River (PRPA) que proporcione un 100 % de suministro de energía renovable para 2030 y que continúe integrando recursos de energía distribuida y, a la vez, mantenga la asequibilidad y confiabilidad.

POLÍTICA ENV 3.2 - EDIFICIOS EFICIENTES

Apoyar la mejora continua en la eficiencia para edificios nuevos y existentes mediante incentivos, requisitos de generación de informes y códigos de energía.

POLÍTICA ENV 3.3 - ELECTRIFICACIÓN

Apoyar un enfoque de los sistemas hacia la transición desde el uso del gas natural hasta la electricidad renovable en edificios y en el transporte.

Principio ENV 4: Proteger la salud de los seres humanos y el medioambiente mediante la mejora continua de la calidad del aire.

POLÍTICA ENV 4.1 - CONTAMINANTES DEL AIRE PRIORITARIOS

Enfocarse en los contaminantes del aire de prioridad alta, tal como se identifica en el Plan de Calidad del Aire, en función de criterios como los efectos sobre la salud, las inquietudes para la comunidad, las tendencias de contaminación del aire, el cumplimiento con los estándares estatales y federales actuales y la capacidad de afectar mejoras a nivel local.

POLÍTICA ENV 4.2 - FUENTES DE CONTAMINACIÓN DEL AIRE

Implementar un espectro amplio de opciones, incluidos el compromiso, los incentivos y los reglamentos, centradas en la prevención de la contaminación del aire desde el origen.

POLÍTICA ENV 4.3 - CONTAMINACIÓN REGIONAL

Trabajar con socios locales y regionales para identificar y mitigar fuentes de contaminantes transportados que afecten la calidad del aire local.

POLÍTICA ENV 4.4 - CUMPLIMIENTO CON LA NORMATIVA RELATIVA AL OZONO

Apoyar el cumplimiento de los estándares federales de ozono mediante la implementación de programas y políticas que permitan reducir las emisiones locales de contaminantes que causan ozono y apoyar la legislación y las políticas que reducen el transporte regional de ozono y contaminantes que generan ozono. Coordinar con socios clave tales como el Consejo Regional de Calidad del Aire (RAQC).

POLÍTICA ENV 4.5 - AIRE INTERNO

Proporcionar información pública sobre las posibles inquietudes de la calidad del aire interno y promover un cambio de conducta y acción pública para reducir los posibles riesgos en casas, escuelas y lugares de trabajo.

PLAN DE CALIDAD DEL AIRE

El Plan de Calidad del Aire establece las políticas y las estrategias que guiarán los esfuerzos de la Ciudad para mejorar la calidad del aire. El programa de calidad del aire se considera uno de los elementos más importantes de la protección de la calidad de vida futura de los residentes. La finalidad general del plan es:

- » responder a un mandato firme de los ciudadanos relacionado con la protección y la mejora de la calidad del aire por parte de la Ciudad;
- » complementar y cubrir las brechas que no han podido llenar los esfuerzos federales, estatales y del condado al proporcionar educación, incentivos y normativa a nivel local;
- » proporcionar un marco de planificación a largo plazo para la protección de la calidad del aire; y
- » reconocer y coordinar los esfuerzos de diversos departamentos de la Ciudad.

La implementación continua del Plan de Calidad del Aire tiene una función crucial en el apoyo al alcance de metas de salud, de igualdad y climáticas de la Ciudad.

POLÍTICA ENV 4.6 - VEHÍCULOS Y MOTORES QUE NO SE UTILIZAN EN CARRETERAS

Promover los esfuerzos para reducir el consumo de combustible y las emisiones contaminantes asociadas de los vehículos y las fuentes motorizadas que no se utilizan en carreteras, como equipos de jardín y cortadoras de césped.

POLÍTICA ENV 4.7 - SUPERVISIÓN Y GENERACIÓN DE INFORMES

Supervisar, caracterizar, realizar un seguimiento e informar sobre las concentraciones de contaminantes en el aire ambiental para lograr una mayor concientización sobre los problemas de calidad del aire e identificar con mayor precisión las oportunidades de mejora de las condiciones de calidad del aire local y de reducción de emisiones.



En el evento denominado *Electrify Your Summer* (*Electrifica tu verano*), se reciclan cortadoras de césped y se reemplazan por cortadoras de césped eléctricas.

Principio ENV 5: Generar un sistema de desperdicio cero.

POLÍTICA ENV 5.1 - REDUCIR, REUTILIZAR, RECHAZAR

Brindar educación y promover las metas de la Ciudad para reducir todos los tipos de desechos desde su origen. Fomentar el uso de productos duraderos y reutilizables para evitar los productos de baja calidad y alta contaminación, como los productos descartables y los artículos con escasa vida útil. Determinar el máximo y mejor uso de los materiales de desechos.

POLÍTICA ENV 5.2 - CUENCAS REGIONALES

Colaborar con los gobiernos regionales en el desarrollo de infraestructura y políticas, además de otras entidades en los sectores educativos y sin fines de lucro, con fines de innovación e implementación. Buscar socios en la comunidad local para ayudar a liderar un sistema de desperdicio cero que apoye la salud económica y la prosperidad de la comunidad, incluidas iniciativas destinadas a atraer y mantener negocios dentro del sector de reciclaje/reutilización. Facilitar la creación de mercados locales de materiales mediante el uso del TIF y de la zonificación para permitir el funcionamiento de negocios de reciclaje y procesamiento. Considerar las actividades potenciales y existentes de reciclaje y recuperación de desechos como oportunidades para mejorar la generación de ingresos locales y la creación de puestos de trabajo.

POLÍTICA ENV 5.3 - DESVÍO DE VERTEDEROS

A fin de transformar estos recursos desperdiciados en materia prima comercializable, desviar los materiales recuperables del vertedero, en función de la jerarquía para la gestión de los materiales. En particular, desviar de los desechos en el vertedero los materiales orgánicos (por ejemplo, recortes de césped y restos de alimentos), materiales de construcción y demolición, materiales reciclables de las aceras y materiales peligrosos.

CAMINO AL DESPERDICIO CERO

La Ciudad de Fort Collins ha estado comprometida con la reducción de desperdicios durante más de 20 años. En 1999, la comunidad estableció una meta para desviar el 50 % de nuestros desechos de los vertederos. En 2016 se cumplió esta meta de reciclaje o compost de más de la mitad de los desechos. El Plan de Reducción y Reciclaje de Desechos describe las estrategias para convertirse en una comunidad de Desperdicio Cero para 2030. Las principales prioridades del plan incluyen cambio de cultura, reducción y reutilización, elaboración de compost con material orgánico y tratamiento de escombros de construcción y demolición mediante reciclaje y deconstrucción.

POLÍTICA ENV 5.4 - CAMBIO DE CULTURA

Continuar con la identificación y el desarrollo de estrategias viables diseñadas para ayudar a los residentes y las empresas a vivir y operar de manera más eficiente y sustentable para obtener un sistema de desperdicio cero para la comunidad. Comprender mejor los costos derivados del consumo excesivo y conectar las soluciones con los valores compartidos permitirá brindar apoyo a una población que valora las comunidades conectadas más que las cosas materiales.

POLÍTICA ENV 5.5 - GESTIÓN SUSTENTABLE DE MATERIALES

Emplear un enfoque de gestión sustentable de materiales (SMM) para abordar de manera integral las causas que dan origen a los desechos sólidos y la relación entre consumo y cambio climático. Visualizar la producción, adquisición, uso y desecho de bienes y alimentos como un sistema integrado con impactos y oportunidades de mejora en toda la cadena.



La auditoría de desechos determina la cantidad de desechos que se podrían haber desviado del vertedero para reciclaje o compost.

Principio ENV 6: Administrar los recursos del agua de una manera que mejore y proteja la calidad, el suministro y la confiabilidad del agua.

POLÍTICA ENV 6.1 - PLANIFICACIÓN DE RECURSOS HÍDRICOS

Asociarse y colaborar con proveedores de servicios de agua para garantizar suministros adecuados, seguros y confiables conforme a la Política de Gestión del Suministro y la Demanda de Agua. En la medida de lo posible, coordinar el desarrollo del suministro y el almacenamiento y el diseño de la demanda.

POLÍTICA ENV 6.2 - CONSERVACIÓN Y EFICIENCIA DEL AGUA

Continuar y mejorar los programas de conservación, eficiencia y educación sobre el uso del agua de acuerdo con el Plan de Eficiencia del Agua de la Ciudad. Considerar los estándares nuevos y revisados sobre el uso de terrenos y la planificación de sitios para reducir el consumo de agua en los proyectos nuevos y de reurbanización. Donde fuera posible, coordinar los programas y los servicios para generar experiencias uniformes para los usuarios independientemente de la ubicación y el proveedor de servicios de agua.

POLÍTICA ENV 6.3 - SEQUÍAS Y VULNERABILIDAD

Desarrollar una planificación de sequías y vulnerabilidad que tome en cuenta los impactos futuros del cambio climático, los posibles cambios de la demanda a partir de los crecientes desarrollos urbanos y multifamiliares y otros peligros y vulnerabilidades, tales como la alteración de los suministros debido a los incendios no controlados. Asociarse y colaborar con los proveedores de servicios hídricos en el GMA.

POLÍTICA ENV 6.4 - DESARROLLO A LO LARGO DE VÍAS FLUVIALES

Utilizar reglamentos de desarrollo, como áreas de retiro de ciertos espacios de interés natural y estándares de rendimiento, para conservar y proteger los recursos naturales a lo largo de Poudre River, Spring Creek, Fossil Creek, Boxelder Creek y otras vías fluviales. La reurbanización en áreas con valores de recursos naturales o posibles valores naturales considerará la creación o la mejora de dichos valores con énfasis en los atributos naturales.

POLÍTICA ENV 6.5 - ENFOQUE DE CUENCAS PARA LA GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES

Diseñar los sistemas de aguas pluviales para minimizar la introducción de sustancias contaminantes generadas por los seres humanos. Ampliar los programas educativos y los proyectos de demostración para mejorar la comprensión del público de los efectos de prevención de la contaminación. Diseñar sistemas de afluentes para el control de la calidad del agua con el uso apropiado de áreas de reserva, cunetas con césped, lagunas de detención, etc. Incluir la restauración y protección del hábitat del agua entrante en los planes maestros de aguas pluviales en conjunto con los esfuerzos de asignación del hábitat.

POLÍTICA ENV 6.6 - DESARROLLO DE BAJO IMPACTO

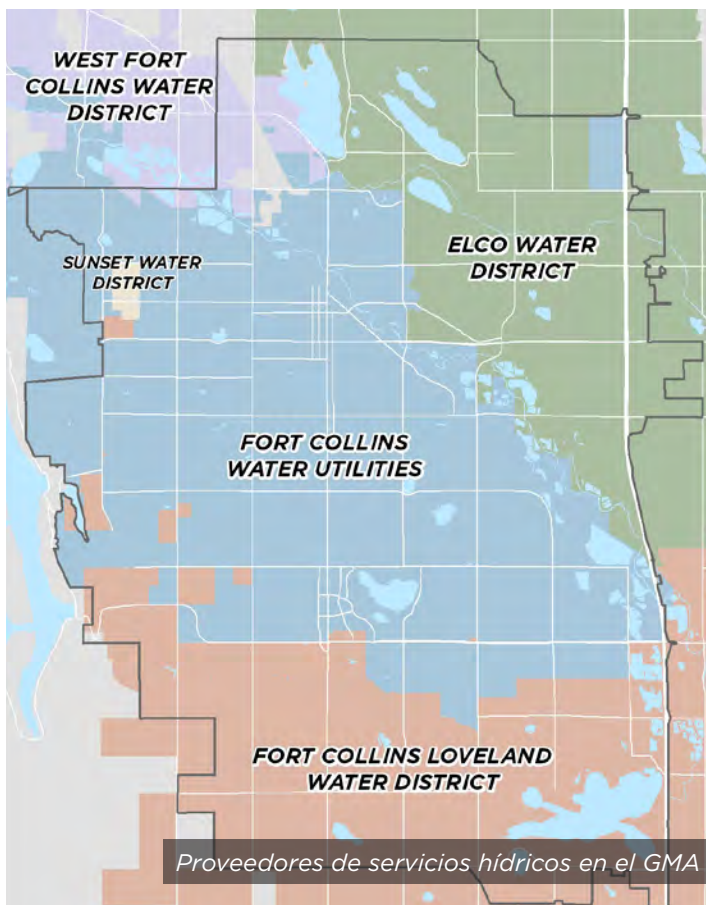
Buscar e implementar un Desarrollo de Bajo Impacto (LID) como un método eficaz para abordar la calidad de las aguas pluviales y el impacto sobre los caudales mediante la urbanización. El LID es un método integral de diseño de planificación e ingeniería de terrenos cuya meta es reducir los efectos del desarrollo sobre las cuencas urbanas mediante el uso de diversas técnicas orientadas a imitar la hidrología previa al desarrollo.

POLÍTICA ENV 6.7 - MEJORES PRÁCTICAS DE ADMINISTRACIÓN

Utilizar criterios de diseño de instalaciones para aguas pluviales que sigan las Mejores Prácticas de Administración (BMP).

POLÍTICA ENV 6.8 - TERRENOS PÚBLICOS

Utilizar los terrenos públicos, tales como senderos de calles, para el diseño de instalaciones de aguas pluviales multifuncionales mediante la maximización de la capacidad de descarga de las calles con cordones y alcantarillas y mediante la modificación de los estándares de diseño para promover la infiltración o detención según fuera adecuado conforme a los criterios específicos del área. Poner énfasis en el desarrollo de un sistema de aguas pluviales superficial vinculado que refuerce la política de terrenos abiertos de la Ciudad y reduzca la necesidad de grandes tuberías de aguas pluviales.



Principio ENV 7: Manejar las funciones y los recursos diversos de Poudre River para generar un ecosistema de río sustentable.

POLÍTICA ENV 7.1 - RESILIENCIA ECOLÓGICA

Apoyar un ecosistema de ríos saludables con capacidad para persistir y adaptarse con el paso del tiempo a los desafíos naturales y causados por el hombre. Proteger o mejorar las oportunidades de procesos naturales para impulsar la renovación del ecosistema de las siguientes maneras:

- » Trabajar para cuantificar y proporcionar flujos de caudal adecuados para mantener la funcionalidad ecológica y recreativa y los valores panorámicos de Cache la Poudre River a través de Fort Collins.
- » Garantizar volúmenes de agua suficientes en los momentos apropiados para apoyar las diversas funciones de Poudre River.
- » Mantener las reservas de protección de las áreas naturales en ambas orillas de Poudre River.
- » Considerar la estabilidad del canal vertical y lateral con nuevos desarrollos y reurbanizaciones para garantizar áreas de retiro adecuadas a fin de realizar la migración lateral del canal de Poudre River en los terrenos inundables y la degradación vertical.
- » Restaurar o mejorar las áreas degradadas o afectadas para mejorar las condiciones del hábitat natural, la biodiversidad y los valores estéticos y recreativos.

POLÍTICA ENV 7.2 - UBICACIÓN Y DISEÑO DE LOS ESPACIOS RECREATIVOS

Ubicar y diseñar los espacios recreativos del Corredor de Poudre River de manera de evitar o reducir los impactos sobre las áreas naturales, el hábitat de la vida silvestre, la calidad del agua y otros valores ambientales. Poner énfasis sobre la integración de los valores naturales, ambientales, históricos y culturales dentro de los nuevos espacios de recreación pública.

POLÍTICA ENV 7.3 - RECURSOS VISUALES

Ubicar y diseñar instalaciones de desarrollo y/o recreativas dentro del Corredor de Poudre River para mantener o mejorar las vistas de Poudre River, su área natural, las características del corredor protegido, las laderas y montañas.

POLÍTICA ENV 7.4 - ÁREA DE PATRIMONIO NACIONAL DEL RÍO CACHE LA POUFRE

Proteger los puntos emblemáticos históricos y los paisajes culturales importantes en el Área de Patrimonio Nacional del Río Cache la Poudre mediante la adquisición de terrenos, la designación de puntos emblemáticos locales, la servidumbre de conservación, las políticas de uso del suelo y los estándares de desarrollo y diseño. Apoyar y proporcionar oportunidades de aprendizaje histórico, cultural y del medioambiente conforme a las metas adoptadas para el área.

POLÍTICA ENV 7.5 - RECLAMACIÓN DE MINAS DE GRAVA

Colaborar con los intereses de minería de grava para desarrollar métodos innovadores para la reclamación de minas de grava que proporcionen el hábitat de la vida silvestre, la restauración de paisajes nativos, oportunidades de recreación, almacenamiento de agua y otros valores públicos.

INICIATIVAS DE POUFRE RIVER

La Evaluación del Estado de Poudre River y la Ficha Informativa brindan una descripción del estado actual de Poudre River desde el Área Natural Gateway hasta la Interstate 25. Esta iniciativa brinda a la Ciudad una herramienta para marcar el progreso hacia el alcance de su visión de mantener a Poudre River seguro y resiliente mediante la identificación de riesgos, la evaluación de los efectos del proyecto, la medición del progreso y la comunicación de resultados. La iniciativa continuará mediante evaluaciones reiteradas de manera periódica para garantizar el cumplimiento de la visión y las metas.



Poudre River

Principio ENV 8: Generar y mantener un paisaje urbano seguro, saludable y resiliente

POLÍTICA ENV 8.1 - SALUD DEL BOSQUE URBANO

Aplicar prácticas de arboricultura sensatas, como la diversificación de las especies, el monitoreo y el manejo de insectos e impactos de las enfermedades (por ejemplo, barrenador esmeralda del fresno) y prepararse para los eventos no anticipados tales como sequía, clima extremo y efectos del cambio climático a largo plazo.

POLÍTICA ENV 8.2 - SEGURIDAD PÚBLICA

Aumentar la seguridad pública en todo el bosque urbano mediante el mantenimiento de la rotación frecuente de poda de árboles y evaluaciones regulares del riesgo de los árboles. Incluye los esfuerzos tendientes a reducir la generación de conflictos entre los árboles y el movimiento vehicular y de peatones mediante la iniciativa “el árbol correcto, en el lugar correcto”.

POLÍTICA ENV 8.3 - AUMENTO DEL VALOR DE LOS RECURSOS NATURALES

Garantizar la protección de los árboles existentes cuando tiene lugar un desarrollo o reurbanización mediante la colaboración con otros departamentos de la Ciudad y contratistas de paisajismo locales. Los árboles aumentan su valor a medida que envejecen y brindan beneficios estéticos, económicos, sociales y ambientales a toda la comunidad, a las personas cercanas y al desarrollo.

POLÍTICA ENV 8.4 - EDUCACIÓN Y DIFUSIÓN A LA COMUNIDAD

Continuar brindando a la comunidad información equilibrada y objetiva para ayudarles a comprender los desafíos, las alternativas y las soluciones para tener un paisaje urbano saludable y resiliente.

Principio ENV 9: Proteger la salud y seguridad de los seres humanos, el hábitat de la vida silvestre y el medioambiente al limitar la contaminación lumínica y proteger nuestro cielo durante la noche.

POLÍTICA ENV 9.1 - ALCANCE COMUNITARIO

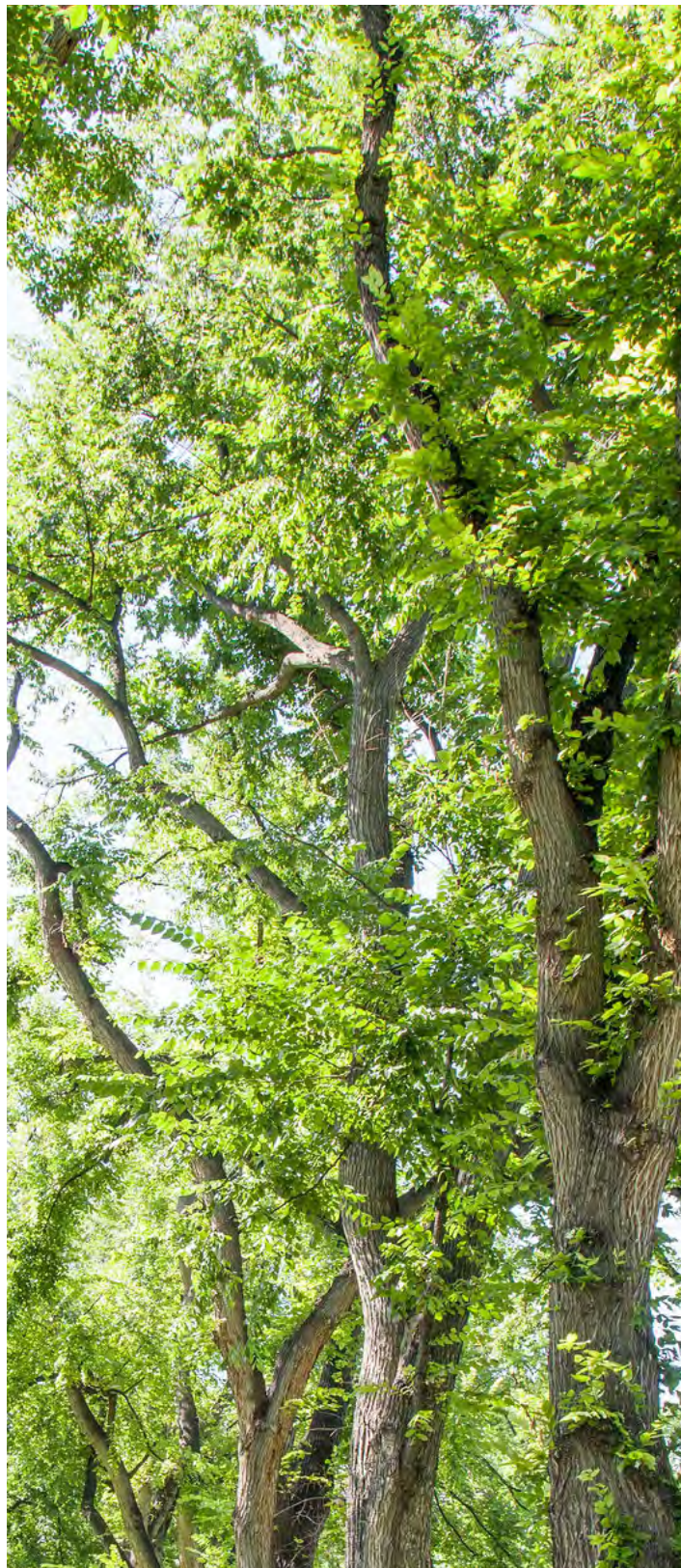
Desarrollar mensajes coherentes para aumentar la conciencia de los beneficios derivados de las mejores prácticas del alumbrado exterior en todos los sectores de la comunidad.

POLÍTICA ENV 9.2 - EDUCACIÓN COMUNITARIA Y ASISTENCIA TÉCNICA

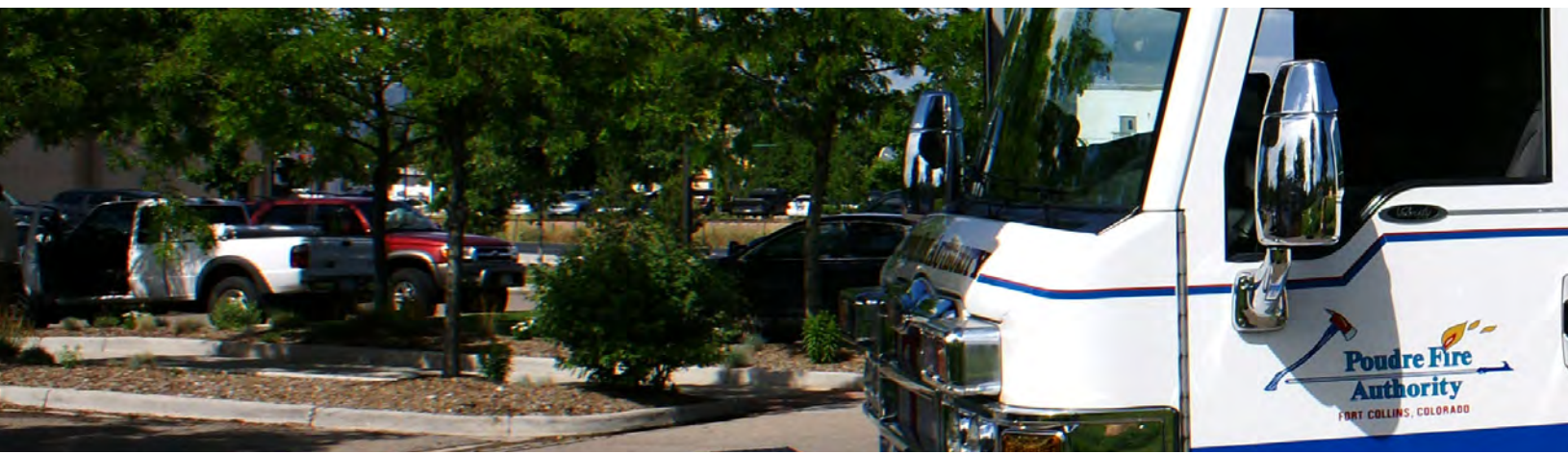
Proporcionar asistencia técnica y programación educativa para incentivar las mejores prácticas de alumbrado exterior en las propiedades privadas y en los vecindarios. Apoyar a las organizaciones vecinales y a otros grupos de la comunidad para agregar accesorios a artefactos de iluminación existentes a fin de reducir la contaminación lumínica.

POLÍTICA ENV 9.3 - ALUMBRADO EXTERIOR

Utilizar los reglamentos de desarrollo para promover las mejores prácticas: alumbrado solo donde y cuando fuera necesario, protección de las luces y orientación hacia abajo, reducción del resplandor y la intrusión lumínica, elección de lámparas con temperaturas de colores más cálidos y elección de los métodos de alumbrado más eficientes para fines de energía y alumbrado.







COMUNIDAD SEGURA

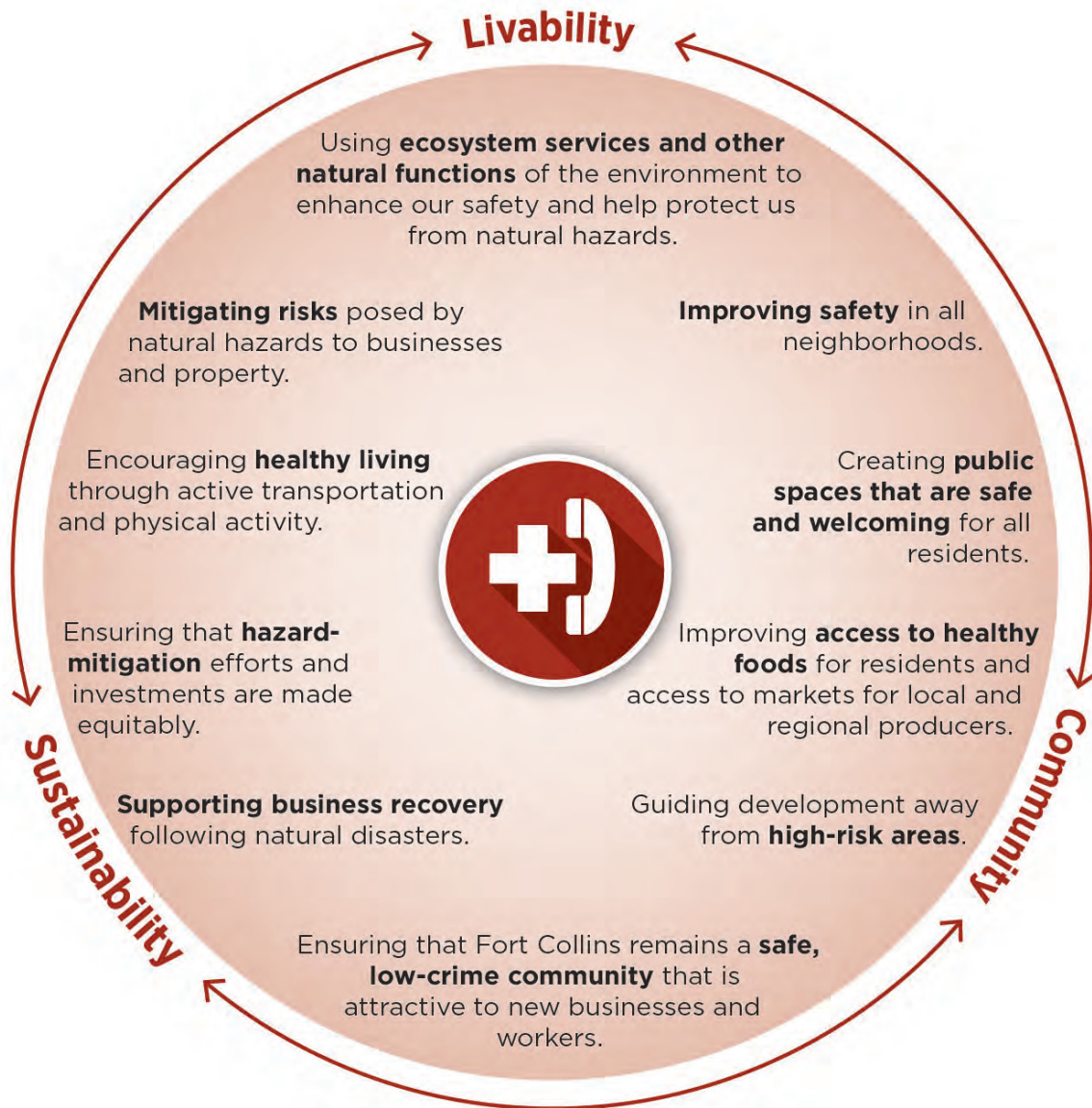
La seguridad de la comunidad es otro aspecto clave de la calidad de vida en Fort Collins. Los residentes, trabajadores, visitantes y propietarios de negocios necesitan sentirse protegidos y seguros en nuestra comunidad para prosperar. Del mismo modo, es necesario que nuestra comunidad se perciba como segura a fin de continuar atrayendo a nuevos residentes, empleados y empresas. Si bien seguimos centrados en la prevención de delitos, la seguridad en el área de incendios y otros servicios de seguridad pública, en esta actualización del Plan de la Ciudad también se destaca la reducción del riesgo de los peligros naturales y la mejora del bienestar de la comunidad en general. Específicamente, los principios tratan lo siguiente:

- » **Policia y bomberos.** Los Servicios Policiales de Fort Collins ponen énfasis en una estrategia de políticas integrales y orientadas a la comunidad para tratar las necesidades de la comunidad. A medida que crece Fort Collins, las políticas del Plan de la Ciudad se enfocan en garantizar que los Servicios Policiales puedan mantener una postura innovadora y se puedan adaptar de manera efectiva para satisfacer las expectativas de la comunidad en cuanto a la seguridad pública. La Autoridad de Bomberos de Poudre (PFA) es una agencia de servicios de bomberos y rescate consolidada que presta servicios a Fort Collins, Timnath, Laporte, Bellvue y las áreas aledañas en el Distrito de Protección contra Incendios de Poudre Valley. Las políticas del Plan de la Ciudad respaldan la asociación continua de la Ciudad con la PFA para garantizar una respuesta de emergencia inmediata, hábil y cuidadosa en caso de incendio y otras emergencias.
- » **Otros servicios de seguridad pública.** Además de los servicios prestados por los Servicios Policiales de Fort Collins y la PFA, la Ciudad de Fort Collins apoya diversas políticas y programas para promover la seguridad pública. El Plan de la Ciudad recomienda la continuación de estos programas en el futuro y la adaptación en función de las necesidades y las circunstancias cambiantes. Además, se recomiendan maneras de generar parques, calles, plazas y otros espacios públicos seguros y agradables mediante los principios y las políticas de esta área de resultados.

- » **Reducción de peligros.** Si bien nuestro entorno natural es una parte sólida de lo que hace a Fort Collins un gran lugar para vivir, también puede conllevar riesgos que amenazan nuestra seguridad. Los eventos peligrosos tales como inundaciones e incendios no controlados probablemente aumenten la frecuencia y gravedad en el futuro debido al cambio climático, una tendencia para la que debemos estar preparados tarde o temprano. Los principios y las políticas de esta área de resultados se centran en la identificación de las áreas donde los peligros constituyen el mayor riesgo y la mitigación de los posibles impactos. La mitigación es solo una parte de esta conversación. El Plan de la Ciudad también se enfoca en la manera en que respondemos en caso de desastre, pues se centra en estrategias que nos permiten recuperarnos rápidamente de los efectos que podrían generar eventos que impliquen peligros naturales.
- » **Salud de la comunidad.** Si bien los servicios de emergencia ofrecen apoyo crucial durante los desastres y las emergencias, garantizar que las personas puedan vivir de manera saludable y activa es una manera importante de prevenir emergencias en primer lugar. Aquellas personas que tienen acceso a modos de transporte activos, tienen oportunidades de realizar actividad física y tienen acceso a alimentos saludables, tienen una mejor calidad de vida y mejores resultados sobre su salud. Las políticas de esta sección trabajan con políticas de todo el Plan de la Ciudad para incentivar la adopción de programas e iniciativas que mejoran la salud y resiliencia de la comunidad en general.



Los principios y las políticas respaldan nuestros valores principales mediante:



Principios y políticas

Principio SC 1: Generar espacios públicos y senderos seguros y agradables para todos los usuarios

POLÍTICA SC 1.1 - RELACIONES EN EL VECINDARIO

Proporcionar y ampliar oportunidades para la seguridad y participación de los vecinos al promover buenas relaciones en el vecindario, desarrollar en la comunidad un sentido de orgullo y participación, promover el desarrollo de comunidades seguras y atractivas y fomentar el cumplimiento de los códigos y las regulaciones de la ciudad.

POLÍTICA SC 1.2 - SEGURIDAD PÚBLICA A TRAVÉS DEL DISEÑO

Proporcionar una sensación de seguridad y protección en los edificios, áreas de estacionamiento, áreas peatonales, callejones, carriles para bicicletas, espacios públicos y calles a través de la planificación, diseño y administración creativa de espacios y aspectos de diseño ambiental, como alumbrado adecuado, arte público, visibilidad, áreas verdes cuidadas y ubicación de instalaciones.

Principio SC 2: Proporcionar servicios de respuesta de emergencia y seguridad pública de calidad.

POLÍTICA SC 2.1 - SERVICIOS DE POLICÍA

Proporcionar servicios de policía rentables y de alta calidad con un mayor enfoque sobre las políticas del vecindario y particular atención a la actividad criminal, asuntos relacionados con la calidad de vida y signos visibles de disturbios.

POLÍTICA SC 2.2 - PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

Coordinar con la PFA para fomentar la protección contra incendios y de la vida como una prioridad en la ciudad. Apoyar el plan estratégico de la PFA y su misión que implica ser rápidos, hábiles y cuidadosos en la protección de los ciudadanos y sus bienes.

POLÍTICA SC 2.3 - SERVICIOS MÉDICOS DE EMERGENCIA

Continuar trabajando en cooperación con la PFA, los proveedores de servicios de ambulancia contratados y otros proveedores de emergencia para prestar servicios de ambulancia y otros servicios médicos de emergencia en la comunidad.

POLÍTICA SC 2.4 - TIEMPOS DE RESPUESTA

Mantener tiempos de respuesta adecuados en las llamadas de auxilio de los residentes de Fort Collins, según lo determinen los Servicios Policiales de la Ciudad de Fort Collins y la PFA.

POLÍTICA SC 2.5 - EVENTOS ESPECIALES Mediante la asociación con servicios del vecindario y organizaciones de seguridad pública, revisar y permitir que se organicen eventos especiales en toda la comunidad para garantizar la realización de eventos placenteros para los participantes, los espectadores y la comunidad.

POLÍTICA SC 2.6 - RESPUESTAS COORDINADAS

Coordinar con el Condado de Larimer, la CSU y los proveedores de servicios y las jurisdicciones vecinas para ofrecer respuestas coordinadas ante emergencias, asuntos de salud pública y otros eventos de alto impacto. Cuando resulte de beneficio mutuo para todas las partes, considerar los IGA o contratos de servicios con otras jurisdicciones a fin de evitar la duplicación de servicios.

POLÍTICA SC 2.7 - PREPARACIÓN PARA CASOS DE EMERGENCIA

Mantener el plan de operaciones de emergencia para guiar la respuesta de la Ciudad a los casos de desastre y otros eventos de emergencia. Garantizar que el plan describa las funciones y las responsabilidades de los departamentos y el personal de la Ciudad durante dichos eventos, además de la continuidad del gobierno para garantizar que la ciudad pueda continuar operando durante e inmediatamente después de un caso de desastre.



Escalera de incendios en el Día trae a tu hijo al trabajo

Principio SC 3: Reducir los riesgos para la vida, infraestructura o propiedad de peligros naturales o exposición a materiales peligrosos.

POLÍTICA SC 3.1 - PLANIFICACIÓN PARA LA MITIGACIÓN DE PELIGROS

Continuar con la implementación y participación en actualizaciones futuras del Plan de Mitigación de Riesgos de Varias Jurisdicciones del Condado de Larimer y otras iniciativas de planificación contra peligros a nivel regional o en todo el estado.

POLÍTICA SC 3.2 - DESARROLLO EN TERRENOS INUNDABLES

Desalentar nuevos desarrollos en terrenos inundables en los próximos 100 años, al equilibrar la necesidad de proteger la seguridad pública y permitir la ocurrencia de los procesos hidráulicos e hidrológicos naturales con objetivos económicos y sociales. Exigir que las estructuras y las instalaciones ya existentes o que invariablemente deban estar ubicadas en un terreno inundable estén diseñadas conforme a la intención de los estándares y los criterios de la Ciudad de Fort Collins y el Programa Nacional de Seguro contra Inundaciones.

POLÍTICA SC 3.3 - MITIGACIÓN DEL DAÑO POR INUNDACIONES

Reconocer que el mantenimiento, la reparación y la mejora de los recursos naturales y la función positiva de los terrenos inundables es una meta que tiene como objetivo la reducción de la vulnerabilidad de la vida silvestre y humana ante los daños por inundaciones.

POLÍTICA SC 3.4 - INCENDIOS DE TIERRAS VÍRGENES

Identificar y reducir el riesgo de incendios en tierras vírgenes de Fort Collins y sus alrededores y el GMA; colaborar con la PFA, el Condado de Larimer y el Servicio Forestal de Estados Unidos.

POLÍTICA SC 3.5 - MATERIALES PELIGROSOS

Trabajar para reducir los riesgos asociados con la exposición a los materiales peligrosos que se utilizan en la ciudad o que se transportan a través de ella.



Inundación de 2013

Principio SC 4: Ofrecer a los residentes oportunidades para llevar estilos de vida saludables y activos y mejorar el acceso a los alimentos locales.

POLÍTICA SC 4.1 - TRANSPORTE ACTIVO

Apoyar los medios de transporte activos (por ejemplo, andar en bicicleta, caminar, usar sillas de ruedas, etc.) mediante la continuación de programas de incentivo y educación de seguridad para ciclistas y peatones, el cumplimiento de la ley y el mantenimiento de los carriles para bicicletas, las aceras, los senderos, el alumbrado y las instalaciones para un uso sencillo y seguro, tal como se describe en el Plan para Peatones y el Plan para Bicicletas.

POLÍTICA SC 4.2 - DISEÑO PARA LA VIDA ACTIVA

Promover un diseño para el vecindario y la comunidad que incentive la actividad física al establecer un acceso sencillo y equitativo a parques y senderos, proporcionar rutas interesantes con exhibiciones de arte y otros elementos de interés visual y ubicar vecindarios cercanos a los centros de actividades y servicios a fin de que los modos de transporte activo sean una elección deseable y conveniente.

POLÍTICA SC 4.3 - JARDINES Y MERCADOS COMUNITARIOS

Apoyar los esfuerzos de cooperación para desarrollar jardines comunitarios; apoyar y conservar a productores locales nuevos y existentes e incentivar las oportunidades de venta minorista, los mercados y las actividades de la Agricultura Sostenida por la Comunidad (CSA).

POLÍTICA SC 4.4 - SISTEMA DE ALIMENTOS REGIONALES

Trabajar en colaboración con los socios y productores regionales para identificar oportunidades de liderazgo y asesoramiento para el sistema de alimentos regionales. Considerar el desarrollo de la coordinación y las funciones de asesoramiento para ayudar a facilitar el diálogo en asuntos relacionados con los sistemas de alimentos regionales.

POLÍTICA SC 4.5 - HORTICULTURA COMUNITARIA

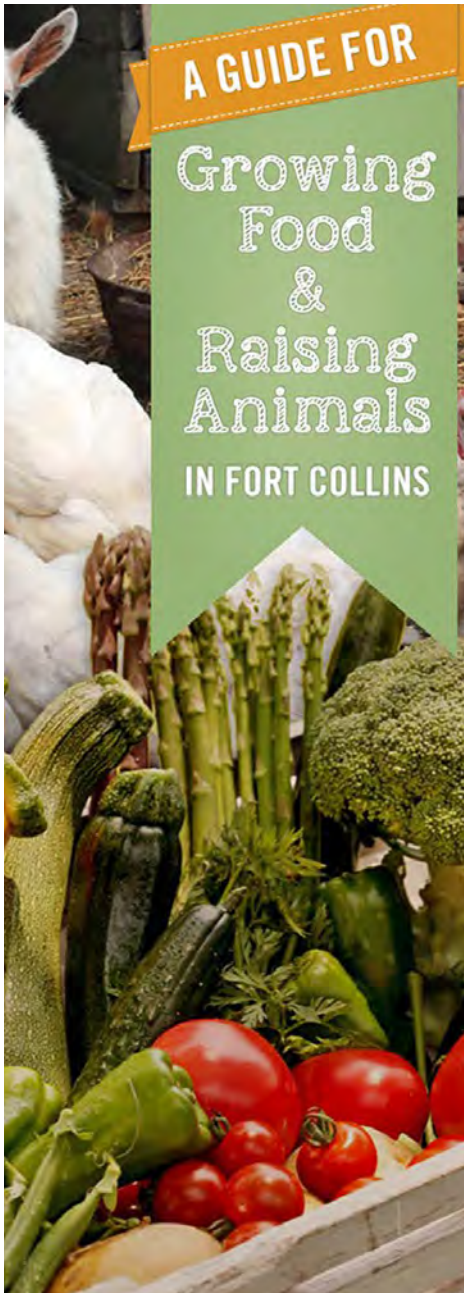
Incentivar y apoyar el establecimiento de jardines comunitarios y otros proyectos de horticultura en toda la ciudad para proporcionar alimentos, embellecimiento, educación y otros beneficios sociales. Apoyar el desarrollo de proyectos de horticultura liderados por la comunidad y de actividades agrícolas en terrenos apropiados de la ciudad (por ejemplo, parcelas de jardines cuidadas por asociaciones de propietarios en parques vecinos, alquileres continuos para fines agrícolas y mercados agrícolas en terrenos de estacionamientos y plazas públicas) y en los vecindarios tanto nuevos como antiguos.

POLÍTICA SC 4.6 - PRÁCTICAS AGRÍCOLAS SUSTENTABLES

Promover prácticas de sustentables de manejo de suelo y plagas, tales como el Manejo Integrado de Plagas, el Servicio de Conservación de Recursos Naturales (NRCS), los principios de bienestar del suelo y las prácticas de agricultura orgánica.



Evento Garden a'Fare





TRANSPORTE

El transporte debe evolucionar rápidamente para satisfacer la visión de movilidad de la comunidad y adaptarse a las nuevas opciones y tecnologías de viaje. Los principios y las políticas de esta área de resultados reflejan metas ambiciosas para reducir las emisiones de gas de efecto invernadero, mejorar la seguridad y eficacia de todos los modos y reducir los vehículos de un solo ocupante (SOV). Estos principios y políticas permitirán:

- » **Integrar el uso del terreno y el transporte.** Los patrones y políticas del uso del terreno afectan la conducta de viaje de manera directa. Algunas consideraciones clave incluyen redefinir la función y el alcance de los Corredores de Tránsito Mejorados, apoyar la implementación de las densidades de uso previsto del terreno donde se han realizado (o se realizarán en el futuro) inversiones en transporte significativas y buscar abordar de manera proactiva los asuntos de asequibilidad de vivienda que pudieran derivar en una mayor cantidad de pasajeros que viajan para trabajar o estudiar.
- » **Anticiparse y adaptarse a las tendencias emergentes de movilidad y entregas.** Diversos factores externos que se desarrollan a nivel local, regional y nacional afectarán las tendencias futuras del transporte en Fort Collins: la medida en la cual los consumidores utilizan los servicios privados de transporte de pasajeros, los cambios en la propiedad de vehículos privados, la manera en que se poseen y utilizan los vehículos autónomos de última generación y el grado en la cual el traslado afecta el recorrido. Es importante que la Ciudad explore los posibles impactos y oportunidades asociados con los diferentes escenarios del sistema de transporte y los patrones de uso del terreno. Una consideración clave será el grado en el cual la Ciudad y la comunidad respaldarán la adopción de políticas e incentivos (o posibles reglamentos) para reducir los posibles efectos negativos, tales como el aumento de millas viajadas por vehículo (VMT), los SOV o ambos.
- » **Promover andar en bicicleta y caminar mediante infraestructura y programas.** La ciudad y la región cuentan con instalaciones y servicios para andar en bicicleta y caminar; es necesario mejorar y ampliar estas prestaciones. Andar en bicicleta y caminar deberían ser actividades o modos de transporte fáciles, cómodos y seguros apropiados para todas las edades y capacidades. La infraestructura se debe emparejar con los programas para proporcionar la información necesaria para los residentes, los visitantes y los empleados que les permita elegir aquellas opciones de transporte compatibles con un estilo de vida saludable y económicamente sustentable.
- » **Satisfacer las necesidades de movilidad con el transporte público.** Transfort conecta a miles de residentes de la ciudad con sus trabajos, escuelas, servicios y otros destinos todos los días. Estas conexiones de tránsito se realizan gracias a la prestación de servicios diseñados para adecuarse a los diferentes mercados de viaje, rutas regionales, corredores de alta frecuencia, servicios de paratransito y rutas locales. La red refleja un equilibrio entre la prestación a la mayoría de los residentes de la ciudad de un servicio de viaje corto y conveniente y de un servicio de combinación con diversas rutas de alta frecuencia donde los pasajeros pueden presentarse y subirse al transporte sin necesidad de preocuparse por el horario. A medida que la ciudad evoluciona y hay financiación disponible, la Ciudad se compromete a ampliar el servicio de Transfort mediante nuevas rutas que aumentarán su frecuencia en los corredores de alta densidad, proporcionarán nuevos servicios para conectar a las personas con el transporte público y conformarán nuevas asociaciones para ofrecer conexiones regionales.



Los principios y las políticas respaldan nuestros valores principales mediante:



Principios y políticas

Principio T 1: Coordinar los planes de transporte, administración e inversiones con los planes y las decisiones relacionadas con el uso del terreno.

POLÍTICA T 1.1 - INVERSIÓN EN DESARROLLO Y TRANSPORTE

A medida que avanza el desarrollo, considerar realizar inversiones de transporte simultáneas para apoyar el aumento de la demanda de viaje multimodal.

POLÍTICA T 1.2 - CONTEXTO DEL USO DEL TERRENO

Considerar el contexto del uso del terreno para proyectos de transporte mediante la incorporación de un diseño que se adapte a los usos de los terrenos actuales y futuros, con la debida consideración de los valores ambientales, escénicos, estéticos e históricos y la evaluación de los posibles efectos sobre la igualdad de los proyectos.

POLÍTICA T 1.3 - DISEÑO PARA LA VIDA ACTIVA

Promover un diseño para el vecindario y la comunidad que incentive la actividad física.

POLÍTICA T 1.4 - INSTALACIONES PÚBLICAS

Continuar exigiendo que los proyectos de desarrollo incluyan instalaciones públicas ajustadas al tráfico, los efectos en el transporte y los estándares requeridos.

POLÍTICA T 1.5 - DISTRITOS Y CENTROS DE ACTIVIDADES

Ofrecer una amplia gama de instalaciones y servicios de transporte para apoyar el desarrollo y el funcionamiento de los centros de actividades y distritos.

POLÍTICA T 1.6 - INTERRELACIÓN CON TERRENOS ABIERTOS

Diseñar corredores de transporte ubicados junto a los terrenos abiertos y las áreas naturales linderas de la comunidad a fin de evitar y minimizar los efectos negativos.

POLÍTICA T 1.7 - BRT Y SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE ALTA FRECUENCIA

Aplicar en fases la implementación de nuevos corredores de tránsito, nuevos corredores de BRT y servicio más frecuente en los corredores de tránsito existentes para que coincidan con el desarrollo guiado por el transporte y la financiación disponible.

POLÍTICA T 1.8 - DISEÑO SUSTENTABLE

Planificar, construir y mantener calles, senderos, intersecciones y aceras mediante mejores prácticas y principios de diseño sustentable.

Principio T 2: Construir y mantener una infraestructura de alta calidad compatible con todos los modos de tráfico.

POLÍTICA T 2.1 - FINANCIACIÓN

Explorar maneras eficientes y sustentables de asignar financiación para transporte.

POLÍTICA T 2.2 - HORIZONTE Y PROGRAMA DEL CIP

Actualizar el Plan de Mejoras de Capital (CIP) cada dos años en coordinación con el programa del presupuesto de la Ciudad y otras oportunidades estratégicas. El CIP incluirá un horizonte a 25 años y un horizonte a corto plazo (cinco a seis años).

POLÍTICA T 2.3 - RED EN NIVELES

Desarrollar una red en niveles para Fort Collins que designe una red continua, conectada, eficiente, conveniente y cómoda para andar en bicicleta, caminar, el transporte público y otros vehículos.

POLÍTICA T 2.4 - CRITERIOS DE DISEÑO DE LAS CALLES

Mantener los estándares de diseño de calles y aceras actualizados con los valores de la comunidad, las nuevas modalidades de viaje, las pautas de la Ley para Estadounidenses con Discapacidades (ADA) y los nuevos estándares técnicos y de seguridad.

POLÍTICA T 2.5 - DESARROLLO DE MEJORAS

Construir e implementar mejoras de transporte en función de los planes, las políticas y el CIP adoptados.



Aprendizaje sobre la seguridad al desplazarse en bicicleta

POLÍTICA T 2.6 - MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACIÓN DE ACTIVOS

Proteger las inversiones en centros de transporte, sistemas y servicios a través de un programa de mantenimiento proactivo, de alta calidad, mediante los principios de la administración de activos.

POLÍTICA T 2.7 - RED COMPLETA

Determinar las prioridades de modalidades y las mejoras operativas con base en el Plan Maestro de Calles.

POLÍTICA T 2.8 - PLANES DE MODALIDADES

Mantener y actualizar los Planes de Bicicletas, Peatones y Tránsito que amplían los principios y las políticas generales identificadas en el Plan de la Ciudad.

Principio T 3: Conducir la innovación del transporte al explorar y utilizar sistemas y tecnologías emergentes y de transformación.

POLÍTICA T 3.1 - TRANSPORTE EMERGENTE

Actualizar los estándares de diseño, las políticas y las estrategias operativas para apoyar y administrar las opciones de transporte que han surgido recientemente (por ejemplo, vehículos autónomos, vehículos eléctricos, bicicletas con asistencia electrónica, drones y monopatines eléctricos).

POLÍTICA T 3.2 - APLICACIÓN PARA LA PLANIFICACIÓN DE VIAJES

Apoyar el desarrollo de una aplicación para la planificación de viajes integral que permita agregar todas las modalidades disponibles e incluya el tiempo de viaje, el costo y huella de carbono de cada modalidad.

POLÍTICA T 3.3 - DESARROLLO Y USO COMPARTIDO DE INFRAESTRUCTURAS

Incentivar el desarrollo y el uso compartido de infraestructura pública y privada, incluidos los estacionamientos, mediante asociaciones y acuerdos entre partes públicas y privadas que ofrezcan acceso compartido para facilitar el movimiento de las personas, los productos y la información en toda la ciudad.

POLÍTICA T 3.4 - MOVILIDAD COMPARTIDA

Incentivar y apoyar las asociaciones para brindar oportunidades de movilidad compartida. Los programas deben incluir un amplio espectro de tipos de vehículos (por ejemplo, camiones de entrega, camionetas, vehículos híbridos, motocicletas/ciclomotores, etc.) con electrificación de la flota compartida.

POLÍTICA T 3.5 - DRONES

Incentivar y apoyar el uso y la práctica experimental con drones para la entrega de productos y otros usos compatibles con la comunidad y, a la vez, considerar el cumplimiento de las reglas y los reglamentos de la Administración de Aviación Federal (FAA) y la sensibilidad frente a las inquietudes de privacidad.



Lanzamiento del programa de uso compartido de vehículos ZipCar

TRANSPORTE

POLÍTICA T 3.6 - VEHÍCULOS AUTÓNOMOS Y CONECTADOS

Garantizar que los vehículos autónomos y conectados y la infraestructura correspondiente reduzcan el tiempo de viaje, apoyen e incentiven el transporte público, reduzcan las emisiones de gas efecto invernadero (GEI) y reduzcan los viajes con poca ocupación en hora pico. Para ello, se podrán fijar prioridades a los vehículos autónomos eléctricos, de uso compartido u operados como flota y disuadir la circulación de los vehículos con ocupación cero.

POLÍTICA T 3.7 - INFRAESTRUCTURA DE VEHÍCULOS CONECTADOS

Implementar una infraestructura conectada (como señales) que se comuniquen con vehículos conectados para aumentar la eficiencia del sistema vial. Garantizar que se consideren los requisitos de uso compartido de datos y distribución asequible de infraestructura conectada en toda la ciudad. Considerar un mecanismo de financiación con una tarifa abonada por el usuario para pagar esta inversión de infraestructura.

POLÍTICA T 3.8 - COMPAÑÍAS DE LA RED DE TRANSPORTE

Garantizar que las Compañías de la Red de Transporte (TNC; proveedores de servicios de movilidad como Lyft o Uber) apoyen las metas de Fort Collins del programa Hacia la Visión Cero, de menos emisiones de GEI, menos SOV y mejor tiempo de viaje.

POLÍTICA T 3.9 - VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Incentivar, establecer prioridades y apoyar la compra de vehículos eléctricos mediante el diseño, la administración, el alcance, la educación, las actualizaciones de políticas, la coordinación amplia, los incentivos y las operaciones de infraestructura de calles y banquinas tales como estaciones de carga de vehículos eléctricos.

POLÍTICA T 3.10 - HOJA DE RUTA DE PREPARACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Establecer prioridades de los proyectos de planificación de transporte que apoyen las metas de la Hoja de Ruta de Preparación de Vehículos Eléctricos (EVRR).

POLÍTICA T 3.11 - CONEXIONES MULTIMODALES

Desarrollar centros de movilidad y zonas de innovación de movilidad que apoyen las conexiones multimodales y estrategias de primera/última milla al designar un espacio consolidado para paradas de autobuses, sistema de bicicletas compartidas, bicicletas y motocicletas sin estación base (free floating), zonas de recogida y llegada de los autobuses de las TNC, etc.

POLÍTICA T 3.12 - TECNOLOGÍAS EMERGENTES

Planificar e implementar tecnologías de sistemas apropiados tales como sistemas de señales de adaptación y otras tecnologías conectadas emergentes.



Flota con vehículos eléctricos

Principio T 4: Búsqueda de soluciones de transporte regional.

POLÍTICA T 4.1 - PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE REGIONAL

Participar en los esfuerzos de planificación y los programas de transporte de la Organización de Planificación Metropolitana de North Front Range (NFRMPO).

POLÍTICA T 4.2 - ASOCIACIONES PARA VIAJES INTERESTATALES

Desarrollar asociaciones entre el Departamento de Transporte de Colorado (CDOT), la Administración Federal de Autopistas (FHWA), la Administración Federal de Transporte (FTA), el Condado de Larimer, la Organización de Planificación Metropolitana de North Front Range, las comunidades aledañas y los desarrolladores privados para construir y mejorar instalaciones regionales e interestatales y realizar conexiones para bicicletas y peatones.

POLÍTICA T 4.3 - MOVILIDAD EFICIENTE

Proporcionar movilidad con uso eficiente de energía y tiempo y transporte rentable de personas y bienes dentro de la región.

POLÍTICA T 4.4 - CONEXIONES REGIONALES

Proporcionar conexiones seguras, sustentables, sencillas y efectivas para los corredores de transporte nacional, estatal, regional y del condado, además de los sistemas de transporte aéreo y ferroviario.

POLÍTICA T 4.5 - ASOCIACIONES PARA VIAJE MULTIMODAL

Trabajar en cooperación con los socios regionales, incluidos la NFRMPO, el CDOT, el Condado de Larimer y otras comunidades del norte de Colorado para identificar oportunidades para ofrecer conexiones para bicicletas y transporte público a lo largo de corredores y servidumbre de senderos significativos a nivel regional, como estrategias para la primera/última milla para el transporte.

POLÍTICA T 4.6 - USO DE SENDEROS EXISTENTES PARA FERROCARRILES

Apoyar los esfuerzos para explorar el uso de los senderos existentes para ferrocarriles y otros senderos y servidumbres para medios de transporte interregional, como bicicletas, transporte a pie y transporte público.

POLÍTICA T 4.7 - FERROCARRIL DE PASAJEROS FUTURO

Incorporar oportunidades futuras de ferrocarril de pasajeros que viajan para trabajar o estudiar u otras conexiones de tránsito por ferrocarril entre ciudades junto a corredores ferroviarios nuevos o existentes entre Fort Collins, Denver y otras ciudades de North Front Range, según el proyecto de ley del Senado de 2017 y la Declaración de Impacto Ambiental de la I-25 Norte de 2011.

POLÍTICA T 4.8 - TRANSPORTE REGIONAL

Trabajar en cooperación con socios regionales para identificar oportunidades para ampliar el servicio de transporte regional existente y ofrecer un nuevo servicio de transporte público regional entre Fort Collins y otras ciudades en la zona de Front Range.



Bustang presta servicios entre Fort Collins y Denver

Principio T 5: Garantizar que el transporte público sea una opción de viaje segura, asequible, eficiente y conveniente para las personas de todas las edades y capacidades.

POLÍTICA T 5.1 - SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

A medida que la financiación esté disponible, ampliar el sistema de transporte público de la ciudad en fases para prestar un servicio de transporte integrado, de alta frecuencia y con base en la productividad a lo largo de los principales corredores de transporte. Para alcanzar esta meta se utilizarán líneas alimentadoras de transporte público, transporte a demanda y tecnología de movilidad como servicio (MaaS) para conectar los principales destinos.

POLÍTICA T 5.2 - BRT Y SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE ALTA FRECUENCIA

Implementar BRT y servicios de transporte público de alta frecuencia, como se muestra en este documento, a lo largo de los principales corredores para el transporte conforme aumenten la densidad de uso del terreno y las demandas de movilidad, lo que creará enlaces entre los principales centros de actividad y el desarrollo guiado por el transporte público.

POLÍTICA T 5.3 - INTEGRAR Y AMPLIAR LOS TIPOS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

A medida que la financiación esté disponible, integrar el servicio de transporte público de rutas fijas con las zonas de innovación de movilidad para prestar servicios a las áreas de menor densidad de la ciudad con servicio de transporte no tradicional. Con el objetivo de lograr la expansión rentable de la movilidad, la Ciudad utilizará tecnologías nuevas y existentes, entre ellas el transporte por demanda en microbús, las asociaciones con las TNC, las tecnologías MaaS y otras innovaciones.

PLAN MAESTRO DE TRÁNSITO

La red de tránsito 2040 que se identifica en el Plan Maestro de Tránsito de Fort Collins está fundamentalmente impulsada por las densidades anticipadas de uso del terreno para 2040 que se señalan en el Plan de la Ciudad. La visión del uso del terreno en el Plan de la Ciudad concentrará una gran parte del crecimiento de la población y el empleo de la ciudad en los corredores de transporte claves y, a la vez, proporcionará una combinación de diferentes formas urbanas en Fort Collins. En apoyo al Plan de la Ciudad, el Plan Maestro de Tránsito mejorará el sistema de transporte de pasajeros de la siguiente manera:

- » Ampliará los BRT a lo largo de North College, West Elizabeth y Harmony Road.
- » Aumentará las frecuencias para la mayor parte de la red de transporte de pasajeros a medida que el uso del terreno se vuelva más denso.
- » Ampliará la cobertura de la red de transporte de pasajeros hacia las áreas de menor densidad mediante zonas de innovación de movilidad.
- » Agregará rutas regionales para conectar a Fort Collins a más comunidades aledañas.
- » Mejorará las conexiones con los medios de transporte de pasajeros para aprovechar la red en niveles del Plan Maestro de Transporte y desarrollará centros de movilidad estratégica en la red central de transporte.
- » Modernizará las operaciones de Transport mediante la adopción de nuevas tecnologías de vehículos autónomos y eléctricos, asociaciones con proveedores de movilidad y plataformas de uso compartido de información.

POLÍTICA T 5.4 - SERVICIO DE TRANSPORTE CONFIABLE

A medida que la financiación esté disponible, proporcionar un servicio de transporte rápido y confiable en todo el sistema de transporte público, pero con énfasis adicional en las rutas de alta frecuencia mediante el uso de diversas estrategias de diseño y operativas, como ensanchamientos de acera, técnicas para reducir la permanencia de los medios transporte público ante señales de tránsito, carriles exclusivos para autobuses, acceso a centros de movilidad y modernización de los patrones de rutas para minimizar las desviaciones y hacer que las paradas de autobuses tengan una distancia apropiada entre ellas.



Estación de transporte público MAX BRT

POLÍTICA T 5.5 - PARADAS DE MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Modernizar y ampliar la infraestructura de transporte público con prioridad en la movilidad, la comodidad y la seguridad del cliente. Incluye mejoras de paradas/zonas techadas de autobús, centros de transporte ampliados o mejorados con elementos tales como alumbrado adecuado, accesibilidad conforme a la ADA y protección de los elementos naturales, además de cámaras y seguridad al subir y bajar de los medios de transporte. Mantener la infraestructura de transporte público según las Pautas de Diseño de Paradas de Autobuses y actualizar el documento según fuera necesario.

POLÍTICA T 5.6 - LIDERAZGO EN EL TRANSPORTE REGIONAL

Continuar siendo un líder en servicios de transporte público en la región mediante la operación eficiente de los servicios de transporte en comunidades más pequeñas, el liderazgo en el desarrollo de nuevas conexiones de transporte regional y la búsqueda de oportunidades para ofrecer movilidad regional ampliada y rentable en la zona de North Front Range.

POLÍTICA T 5.7 - TECNOLOGÍA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

Implementar tecnologías tales como detección de punto ciego para peatones, vehículos autónomos y conectados, autobuses eléctricos y de baja emisión y vehículos a demanda.

POLÍTICA T 5.8 - CONECTAR EL TRANSPORTE PÚBLICO CON OTROS MODOS DE VIAJE

Conectar el transporte público con otros modos de viaje mediante centros de movilidad ubicados estratégicamente, cerca de centros de actividades, donde se cruzan una o más rutas de transporte público e instalaciones para bicicletas. Estos centros ofrecerán instalaciones multimodales compartidas y podrán incluir elementos como estacionamiento para bicicletas, uso compartido de bicicletas y automóviles, información multimodal, estacionamiento disuasorios y espacios en la acera para autobuses y vehículos que dejan pasajeros.

POLÍTICA T 5.9 - ESTÁNDARES DE SERVICIOS DE TRANSFORT

Proporcionar servicio de transporte de pasajeros de acuerdo con los estándares de servicios de Transfort.

POLÍTICA T 5.10 - PARATRÁNSITO

Proporcionar servicios de paratrásito conforme a los requisitos federales. Buscar oportunidades para mejorar el servicio de atención al cliente, garantizar la cobertura rentable y mejorar la difusión y la educación de los clientes de paratrásito que podrían recibir mejores servicios de movilidad en la red de ruta fija.

POLÍTICA T 5.11 - INSTALACIONES DE MANTENIMIENTO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS

Para apoyar el servicio de transporte identificado en este plan, considerar ampliar la Instalación de Mantenimiento de Transporte de Pasajeros para almacenar y mantener una flota más grande de autobuses y vehículos de apoyo.



Parada de autobús de Transfort

Principio T 6: Apoyar el uso de bicicletas como una opción de viaje segura, simple y conveniente para todas las edades y capacidades mediante la construcción de una red de facilidades conectada.

POLÍTICA T 6.1 - INSTALACIONES PARA BICICLETAS CONECTADAS

Construir y mantener instalaciones para bicicletas que formen una red de bicicletas continua, densa y de bajo estrés con conexiones simples con el transporte público, el uso compartido de bicicletas y otros vehículos de movilidad compartida, escuelas, vecindarios, destinos de la comunidad y la red regional de bicicletas.

POLÍTICA T 6.2 - INSTALACIONES Y PROGRAMAS PARA BICICLETAS

Implementar instalaciones, educación y programas de aplicación apropiados y bien diseñados.

POLÍTICA T 6.3 - BICICLETAS PARA TODAS LAS EDADES Y CAPACIDADES

Aumentar el uso de bicicletas mediante la generación de un entorno atractivo para las personas de todos los niveles que se trasladan en bicicleta en todas partes de la ciudad.

POLÍTICA T 6.4 - BICICLETAS PARA PROMOVER LA ACTIVIDAD FÍSICA

Aumentar el acceso a las bicicletas como factor esencial para una comunidad saludable para el medioambiente.

POLÍTICA T 6.5 - MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES

Identificar oportunidades de mantenimiento adicional de instalaciones de bicicletas durante todo el año para proporcionar el uso seguro de la bicicleta en los meses de invierno.

POLÍTICA T 6.6 - BICICLETAS ADAPTADAS

Aumentar las actividades de programación e infraestructura orientadas a las bicicletas adaptadas para satisfacer las necesidades de las personas con discapacidades.

Principio T 7: Apoyar el desplazamiento a pie como una opción de viaje segura, simple y conveniente para todas las edades y capacidades mediante la construcción de una red conectada de aceras, caminos y senderos.

POLÍTICA T 7.1 - INSTALACIONES PARA PEATONES

Implementar las instalaciones accesibles para peatones conforme a la ADA tal como se detalla en el Plan para Peatones y el Programa de Priorización de Aceras.

POLÍTICA T 7.2 - INSTALACIONES SEGURAS PARA PEATONES

Desarrollar entornos protegidos y seguros para peatones mediante el desarrollo y el mantenimiento de la red para peatones con alumbrado adecuado, la puesta en práctica de la remoción de nieve en las aceras junto a las propiedades residenciales y la mitigación del impacto de los vehículos. Las conexiones serán claramente visibles y accesibles, se incorporarán marcas, señalización, alumbrado y materiales de pavimentación.

POLÍTICA T 7.3 - CALLES DEL VECINDARIO PARA CAMINAR

Ofrecer un entorno atractivo y seguro para los peatones, ciclistas y conductores en las calles del vecindario con paisaje urbano bien diseñado, lo que incluye aceras separadas, carreteras y cruces peatonales bien definidos.

POLÍTICA T 7.4 - CONEXIONES PARA PEATONES

Ofrecer conexiones para peatones directas y visibles entre calles sin salida, paradas de transporte público, escuelas, áreas de actividades, instalaciones públicas, senderos recreativos y otros destinos clave para peatones.

POLÍTICA T 7.5 - INFRAESTRUCTURA PARA LA COMUNIDAD DE DISCAPACITADOS

Aumentar la programación e infraestructura enfocada a proporcionar el mejor entorno para adaptarse a las necesidades de las personas con discapacidades.



Rutas seguras a la escuela

Principio T 8: Manejar el sistema de transporte para garantizar un flujo de tránsito y tráfico confiable mediante la optimización del sistema de transporte y la gestión de la demanda de los viajes

POLÍTICA T 8.1 - GESTIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE

Promover y facilitar opciones de transporte que reduzcan la dependencia de los viajes en automóviles (por ejemplo, uso compartido de vehículos, uso compartido de vans para recorridos regionales, trabajo desde casa, acceso electrónico, nuevos tipos de vehículos, movilidad compartida, transporte público, desplazamiento a pie, uso de bicicleta, programas para empleados, determinación de precios de estacionamiento dictados por la disponibilidad de espacios, cargos a los usuarios de carreteras, etc.).

POLÍTICA T 8.2 - OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA

Manejar la congestión de tráfico mediante estrategias de optimización del sistema como sistemas de transporte inteligente (ITS) y optimización de señales.

POLÍTICA T 8.3 - FINANCIACIÓN INNOVADORA

Considerar que los precios del estacionamiento equilibren la demanda en el sistema y financiar nuevos programas y opciones de demanda de transporte.

POLÍTICA T 8.4 - NIVEL DE SERVICIO MULTIMODAL

Actualizar los estándares del Nivel de Servicio Multimodal (MMLOS) conforme a las metas del uso del terreno y el transporte.

POLÍTICA T 8.5 - ADMINISTRACIÓN DEL ACCESO

Proteger la capacidad y seguridad de los corredores más importantes mediante la administración del acceso (es decir, la consolidación y la reducción de los puntos de acceso).

POLÍTICA T 8.6 - ROTONDAS

Considerar las rotondas como una forma de obtener seguridad y eficiencia del sistema de transporte en las intersecciones para todos los modos de viaje.

POLÍTICA T 8.7 - FACILIDAD DE ACCESO Y TRÁFICO DESVIADO

Incentivar prácticas para que el tráfico de camiones/vehículos de carga evite la ciudad mediante rutas designadas para camiones en autopistas estatales y federales.

POLÍTICA T 8.8 - MOVILIDAD EFICIENTE

Proporcionar movilidad con uso eficiente de energía y tiempo y transporte rentable de personas y bienes entre los diversos distritos de la ciudad.

POLÍTICA T 8.9 - MOVILIDAD DE VEHÍCULOS DE CARGA

Mantener un plan de ruta para camiones con rutas designadas para camiones para proporcionar acceso comercial y reducir el flujo de camiones que atraviesan los vecindarios residenciales.

POLÍTICA T 8.10 - TRATAMIENTO DE EMBOTELLAMIENTOS

Implementar mejoras en ubicaciones estratégicas para abordar la congestión/los embotellamientos que generan emisiones e inquietudes en materia de seguridad.



Estructura de estacionamiento del centro cívico

Principio T 9: Utilizar el sistema de transporte para respaldar una comunidad saludable y equitativa

POLÍTICA T 9.1 - PROVEEDORES DE SERVICIOS HUMANOS Y DE SALUD

Mejorar el acceso del transporte para las organizaciones de servicios humanos y de salud.

POLÍTICA T 9.2 - TRANSPORTE CON EFICIENCIA ENERGÉTICA Y CUIDADOSO DEL MEDIOAMBIENTE

Desarrollar un programa para promover opciones de transporte con eficiencia energética y cuidado con el medioambiente. Coordinar el código de construcción con el crecimiento de nuevos combustibles para transporte tales como electricidad o hidrógeno.

POLÍTICA T 9.3 - FLOTAS DE VEHÍCULOS DE LA CIUDAD

Manejar las flotas de vehículos de la Ciudad para minimizar los impactos sobre el medioambiente y el uso de los combustibles no renovables.

POLÍTICA T 9.4 - OPCIONES DE TRANSPORTE SALUDABLES

Desarrollar programas de demanda de viajes que apoyen y promuevan opciones de transporte activo.

POLÍTICA T 9.5 - ACCESO EQUITATIVO

Proporcionar acceso equitativo a los servicios y los recursos, particularmente en las comunidades marginales y de bajos recursos, tal como se identifica en el Análisis del Índice de Igualdad en Salud incluido en el Informe sobre Tendencias y Fortalezas en el Plan de la Ciudad (Apéndice) y en otros análisis sobre igualdad que se desarrollen en el futuro.

POLÍTICA T 9.6 - TRANSPORTE ACTIVO

Apoyar el transporte físicamente activo (por ejemplo, andar en bicicleta, caminar, usar sillas de ruedas, etc.) mediante la continuación de programas de incentivo y educación y las inversiones en infraestructura para peatones y ciclistas.

POLÍTICA T 9.7 - SUPERVISIÓN DE LA IGUALDAD EN LA SALUD Y LA JUSTICIA AMBIENTAL

Realizar una evaluación formal de los posibles efectos de los proyectos, las políticas y los planes sobre la igualdad en la salud y la justicia ambiental, las políticas y los planes mediante el uso de herramientas de igualdad de las mejores prácticas actuales para evitar efectos adversos y desproporcionados.

POLÍTICA T 9.8 - CALIDAD DEL AIRE

Apoyar los esfuerzos para mejorar la calidad del aire al dar prioridad a la infraestructura de transporte y las inversiones programáticas de la demanda de viajes que permiten reducir las millas viajadas por vehículo. Incorporar los impactos de la calidad del aire a las decisiones de planificación del transporte con el uso de la Herramienta de Impactos de la Calidad del Aire de Fort Collins.

POLÍTICA T 9.9 - PLAN DE ACCIÓN CLIMÁTICA

Priorizar los programas y proyectos de planificación del transporte que apoyen las metas del CAP y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

POLÍTICA T 9.10 - INFRAESTRUCTURA CONFORME A LA ADA

Buscar mejoras de infraestructura más allá de las disposiciones de la ADA para garantizar el acceso equitativo óptimo, coordinar con organizaciones de derechos de las personas con discapacidad para determinar las mejores soluciones en materia práctica.



Señalización para bicicletas en Shields Street y Springfield Drive

Principio T 10: Apoyar y mejorar la seguridad para todos los modos.

POLÍTICA T 10.1 - HACIA LA VISIÓN CERO

Desarrollar un plan de acción de mejora de la seguridad para todos los modos en función del compromiso de la Ciudad con Visión Cero.

POLÍTICA T 10.2 - EDUCACIÓN Y APLICACIÓN DE LEYES

Promover el desarrollo de programas educativos y garantizar el uso adecuado de la aplicación de las leyes de tránsito.

POLÍTICA T 10.3 - SEGURIDAD Y RESPETO

Desarrollar y apoyar programas de educación y aplicación de leyes que promuevan la seguridad e incentiven el respeto de las leyes de tránsito entre conductores, peatones, ciclistas, usuarios de patinetas y monopatinés eléctricos.

POLÍTICA T 10.4 - LEYES DE TRÁFICO PARA PEATONES

Asociarse con las partes interesadas de la comunidad para desarrollar programas de educación y aplicación de leyes que promuevan la seguridad, fomenten el respeto por los peatones e incentiven a los peatones a respetar las leyes de tránsito.

POLÍTICA T 10.5 - CRUCES DE CALLES

Diseñar los cruces de calles en intersecciones conforme al Código de Tránsito de Fort Collins, el Código de Uso del Terreno, el Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tránsito (MUTCD), la ADA y los Estándares de las Calles del Área Urbana del Condado de Larimer (LUCASS) relacionados con los cruces peatonales, el alumbrado, las divisiones en carreteras, las áreas para bicicletas, la ampliación de senderos en esquinas, las rampas, los carteles, las señales y el paisajismo.

POLÍTICA T 10.6 - PROGRAMA DE RUTAS SEGURAS A LA ESCUELA

Continuar el programa Rutas Seguras a la Escuela (SRTS), que se centra en la educación de todos los niños, maestros, padres y escuelas sobre el desplazamiento seguro a pie y en bicicleta como modo de transporte para llegar a la escuela. Garantizar que los materiales y las actividades del programa SRTS incluyan a las personas con discapacidades.

POLÍTICA T 10.7 - SEGURIDAD PERSONAL

Diseñar la infraestructura y los programas que promuevan la seguridad personal mediante el alumbrado, la activación del espacio público y la presencia policial.

POLÍTICA T 10.8 - ENFOQUE IMPULSADO POR LOS DATOS

Utilizar una revisión de seguridad anual apoyada por datos y en toda la ciudad que ayude a informar todos los proyectos.

POLÍTICA T 10.9 - IMPLEMENTACIÓN DE UN PROYECTO DE SEGURIDAD

Centrar los esfuerzos de mejoras sobre los proyectos que apoyen la seguridad del transporte.

POLÍTICA T 10.10 - COMUNIDADES CON ESCASOS RECURSOS

Considerar la priorización de las mejoras de seguridad en las comunidades marginadas y de escasos recursos, incluida la comunidad de personas con discapacidades.



Día de pedalear al trabajo



COMUNIDAD DE ALTO RENDIMIENTO

Una comunidad exitosa es aquella que tiene más que solo un buen plan para tratar un conjunto integral de temas y oportunidades. También es importante la manera en que el gobierno local apoyará a sus miembros e interactuará con ellos. La Ciudad de Fort Collins valora el compromiso de la comunidad y la participación de la comunidad en los procesos de toma de decisiones y se esfuerza por ser lo más transparente y abierta posible, en particular cuando se trata de la manera en que se gasta el dinero de los contribuyentes. En el futuro, la Ciudad se esforzará por mejorar las prácticas y políticas actuales, con énfasis en lo siguiente:

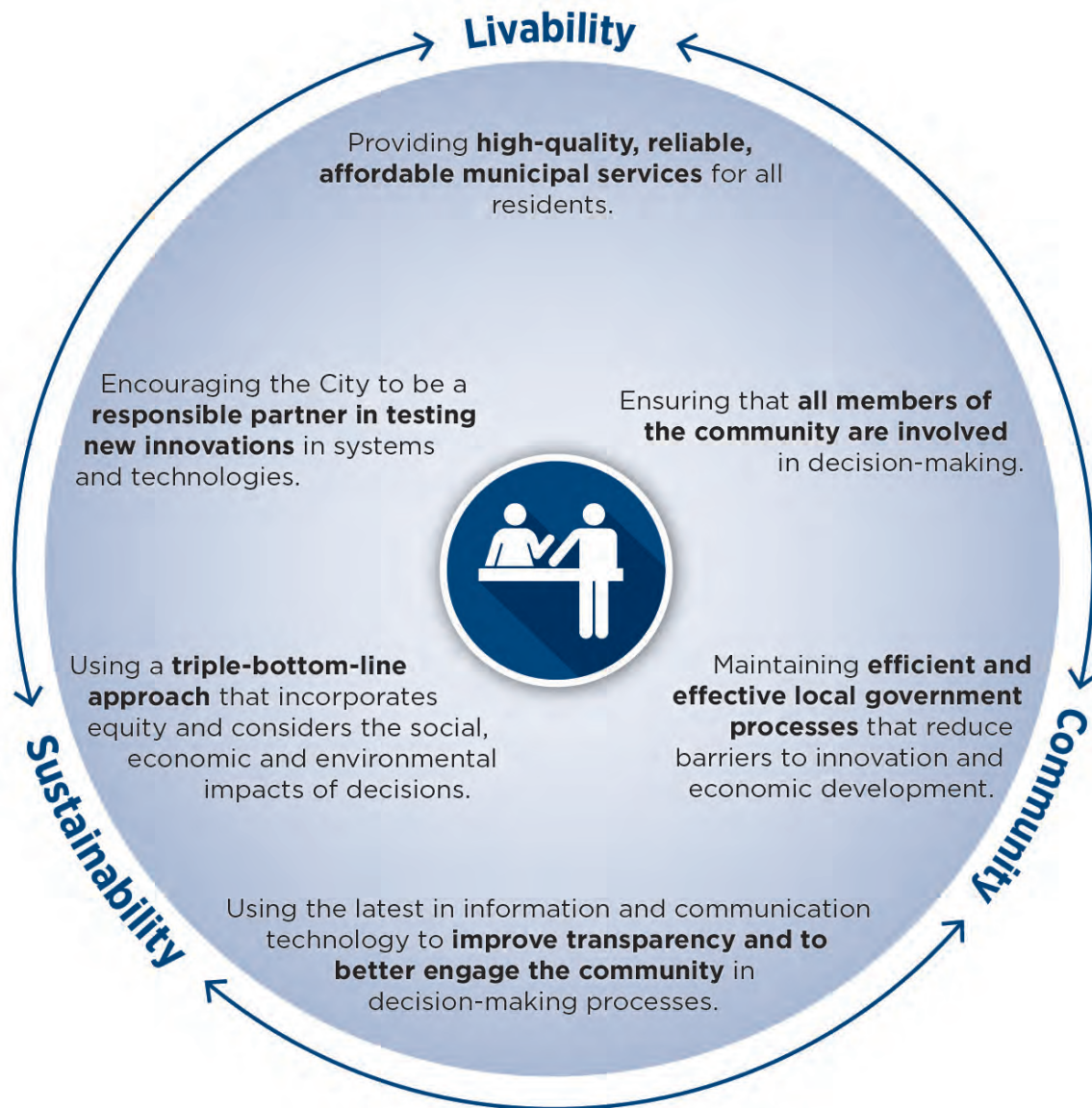
- » **Compromiso de la comunidad.** Los principios y las políticas del Plan de la Ciudad incentivan a la organización de la Ciudad para continuar evaluando distintas formas de mejorar la interacción con la comunidad y la forma de hacerla partícipe en la planificación y toma de decisiones. Esto incluye enfocarse mayormente en la igualdad al garantizar que los grupos que tradicionalmente tenían escasa representación en el gobierno de la Ciudad o que no participaban en los procesos de toma de decisiones se involucren y tengan un peso en las decisiones sobre asuntos que afectan sus vidas cotidianas.
- » **Compromiso de gobierno efectivo.** La Ciudad de Fort Collins se dedica a prestar un servicio de alta calidad con capacidad de respuesta a las necesidades de los residentes, visitantes, empleados y empresas de la ciudad. Mediante la atracción, desarrollo y conservación de los talentos más competitivos y la aplicación de un proceso de mejora continua, la Ciudad realiza una evaluación constante de sus propios programas, servicios y acciones para identificar áreas de mejora. Además, la Ciudad está abierta a tecnologías y procesos nuevos e innovadores. Los principios de esta área de resultados apoyan esta meta organizativa más amplia y reflejan el compromiso de la Ciudad de ser un modelo de gobernanza local efectiva.

- » **Servicios de alta calidad.** La Ciudad de Fort Collins está comprometida a proporcionar servicios municipales de gran calidad mediante la administración financiera sensata, la toma de decisiones transparentes, la buena comunicación y la administración eficiente de proyectos. La Ciudad ofrece diversos servicios en las siete áreas de resultados diferentes, que incluyen el mantenimiento de calles, la programación de parques y espacios recreativos y servicios públicos.

Durante más de un siglo, la Ciudad ha proporcionado servicios de energía, agua y alcantarillado seguro y confiable para los residentes. Fort Collins Connexion, la red de banda ancha de alta velocidad municipal de la comunidad, es el ejemplo más reciente del enfoque de vanguardia de Fort Collins para la prestación de servicios municipales. Los principios de esta sección del Plan de la Ciudad se centran en ofrecer una red de toma de decisiones futuras relacionadas con los servicios municipales que incentiven la creación conjunta, la innovación y la asociación y, a la vez, mantengan la confiabilidad y asequibilidad para los residentes.



Los principios y las políticas respaldan nuestros valores principales mediante:



Principios y políticas

Principio HI 1: Ser un modelo de gobernanza local equitativa, efectiva y transparente.

POLÍTICA HI 1.1 - CAPACIDAD DE RESPUESTA DEL GOBIERNO LOCAL

Responder a las consultas y las inquietudes de manera oportuna y coordinada. Garantizar que la información de contacto y los directorios de personal estén preparados y se actualicen regularmente.

POLÍTICA HI 1.2 - TRANSPARENCIA DEL GOBIERNO

Apoyar y ampliar las prácticas y los sistemas transparentes y que permitan rendir cuentas al público.

POLÍTICA HI 1.3 - CAPACIDAD DEL TALENTO

Contratar talentos de alta calidad y proporcionar continuamente oportunidades para desarrollar las capacidades de los empleados de la ciudad para prestar un servicio excepcional.

POLÍTICA HI 1.4 - MEJORA CONTINUA DEL SERVICIO

Evaluar continuamente las prácticas y los sistemas existentes para detectar oportunidades para mejorar los resultados y prestar un servicio mejor y más equitativo al público.

POLÍTICA HI 1.5 - MODELO DE RECUPERACIÓN DE COSTOS

Utilizar un modelo de recuperación de costos diseñado para calcular ingresos y gastos asociados con patrones de desarrollo reales o hipotéticos que proporcionen información del impacto fiscal estimado para proyectos de planificación importantes tales como planes de expansión, áreas secundarias y actualizaciones importantes del Plan Estructural.

POLÍTICA HI 1.6 - PRESUPUESTO PARA RESULTADOS

Utilizar el método de Presupuesto para la Obtención de Resultados (BFO) para desarrollar un presupuesto semestral que asigne los ingresos en función de las prioridades de la comunidad y para proporcionar a los residentes una clara comprensión de las opciones de financiación de programas y servicios.

POLÍTICA HI 1.7 - COLABORACIÓN REGIONAL

Colaborar activamente con otras jurisdicciones en el norte de Colorado, los distritos escolares y las instituciones de enseñanza superior, los distritos especiales, la NFRMPO y otros socios estatales y regionales para desarrollar soluciones cooperativas para los problemas regionales y los desafíos relacionados con la planificación.

POLÍTICA HI 1.8 - PROVEEDORES DE SERVICIO

Coordinar de manera estrecha y promover la coordinación entre los prestadores de servicios en la evaluación de necesidades, ubicación de las instalaciones y otros asuntos para garantizar la prestación continua de servicios efectivos, equitativos y eficientes.



Los vecinos, el personal de la Ciudad y los proveedores de servicios participan en el evento de Noche de Salida del Vecindario (Neighborhood Night Out).

Principio HI 2: Apoyar una comunidad activa, educada y comprometida.

POLÍTICA HI 2.1 - VOLUNTARIADO Y FILANTROPÍA

Promover un espíritu de voluntariado en la comunidad al coordinar con organizaciones y entidades filantrópicas mediante CityGives y otras iniciativas similares. Proporcionar un rango de oportunidades para que los residentes se desempeñen como voluntarios o realicen aportes a programas, proyectos y esfuerzos impulsados por la Ciudad.

POLÍTICA HI 2.2 - INSTITUCIONES EDUCATIVAS

Coordinar con las instituciones educativas de la comunidad para apoyar y mejorar el excelente sistema educativo que contribuye a la alta calidad de vida de la ciudad y la buena oferta de empleo para sus residentes.

POLÍTICA HI 2.3 - APRENDIZAJE DURANTE TODA LA VIDA

Trabajar con instituciones educativas, organizaciones sin fines de lucro y otras entidades que ofrecen clases o programas educativos para garantizar que todos los residentes tengan acceso a oportunidades de aprendizaje durante toda la vida.

POLÍTICA HI 2.4 - APRENDIZAJE TEMPRANO

Incentivar el acceso equitativo al cuidado infantil, oportunidades de aprendizaje temprano y otros programas que ayuden a las familias a preparar a sus hijos para la escuela.

POLÍTICA HI 2.5 - APRENDIZAJE CONECTADO CON LA COMUNIDAD

Trabajar para ampliar las oportunidades de los estudiantes de participar experiencias de aprendizaje conectado con la comunidad y en otras experiencias de aprendizaje orientadas al servicio que les permitan involucrarse con la comunidad.

POLÍTICA HI 2.6 - DESARROLLO DE CAPACIDADES

Proporcionar oportunidades para que la comunidad desarrolle el conocimiento y las destrezas que se necesitan para participar eficazmente en la planificación del gobierno local y en los procesos de toma de decisiones. Asegurarse de que dichas campañas tengan un enfoque dirigido a las comunidades marginadas y a otros grupos que históricamente no han tenido suficiente representación en las campañas de difusión anteriores.



Limpieza del sistema de senderos en el Día del Voluntariado Familiar (Family Volunteer Day)

Principio HI 3: Proporcionar oportunidades de participación significativa e inclusiva en la comunidad en cuanto a la gobernanza y la toma de decisiones.

POLÍTICA HI 3.1 - JUNTAS Y COMISIONES DE LA CIUDAD

Esforzarse por reflejar la diversidad de nuestra comunidad en lo que respecta a la afiliación a juntas y comisiones de residentes que incluyan, entre otras, a personas de diferentes razas, grupos étnicos, niveles de ingresos, edades, capacidades y antecedentes. También fomentar la participación de los habitantes que tienen diferentes antecedentes ocupacionales.

POLÍTICA HI 3.2 - PRÁCTICAS DE CONTRATACIÓN

Adoptar prácticas de contratación en la organización de la Ciudad que promuevan una dotación de personal que refleje la diversidad de la comunidad.

POLÍTICA HI 3.3 - DIVERSOS ENFOQUES PARA EL ACERCAMIENTO

Desarrollar y ofrecer diversos enfoques para involucrarse con la comunidad de manera significativa y auténtica. Garantizar que esos enfoques estén diseñados y sean apropiados para los diferentes niveles de participación, además de para los diferentes grupos socioeconómicos y culturales.

POLÍTICA HI 3.4 - COMPROMISO INCLUSIVO

Buscar comprometerse con un amplio espectro de la comunidad durante todas las campañas de difusión impulsadas por la Ciudad. Esto incluye a los habitantes y negocios de diferentes edades, antecedentes raciales, niveles educativos, niveles de ingresos, etc., así como a aquellos que tienen un dominio limitado del idioma inglés o que enfrentan otros obstáculos para participar en actividades que los involucren.

POLÍTICA HI 3.5 - SEÑALIZACIÓN MULTILINGÜE

Asegurarse de que los letreros de bienvenida y de señalización, así como otros letreros importantes de los edificios y de las instalaciones de la ciudad, sean multilingües. En donde sea necesario, los letreros de los edificios y de las instalaciones de la ciudad deberán incluir información sobre cómo tener acceso a los servicios de traducción e interpretación.

POLÍTICA HI 3.6 - TRADUCCIÓN E INTERPRETACIÓN

Elaborar y publicar una amplia gama de recursos y materiales de la ciudad, y actualizarlos con frecuencia y traducirlos correctamente para los habitantes que tienen un dominio limitado del idioma inglés. Ampliar y dar a conocer los servicios de interpretación que ofrece la Ciudad.



Concierto Calles Abiertas (Open Streets)





PLAN ESTRUCTURAL

Este capítulo establece un marco para guiar el crecimiento y la inversión a medida que el Área de Administración del Crecimiento (GMA) de Fort Collins suma 70,000 personas adicionales para el 2040 y años posteriores. A partir de la visión de los valores fundamentales descritos en la Parte 2 del Plan, este capítulo describe los tipos de lugares que a la comunidad le gustaría promover y, a un nivel superior, los tipos de inversiones en transporte e infraestructura que serán necesarios para alcanzar los resultados deseados. Este capítulo se concibe como una herramienta para los líderes elegidos y designados, el personal y los administradores de la Ciudad y la comunidad en su conjunto para evaluar y tomar decisiones con respecto a la ubicación, la intensidad y el diseño de urbanizaciones futuras. Se prevé que este capítulo se aplique en conjunción con los principios y las políticas contenidos en la Parte 3 de este Plan, así como también con las recomendaciones sobre transporte multimodal descritas en la Parte 4.



"¡Necesitamos desarrollarnos! Las urbanizaciones multifamiliares no tienen por qué ser cajas grandes. Incorporaremos espacios abiertos, patios de juego, áreas para perros y suficiente estacionamiento. Hagamos que vivir y tener una familia sea algo para disfrutar. ¡Hagamos de Fort Collins un lugar grandioso!"

-Residente de Fort Collins

Plan Estructural

El mapa del Plan Estructural y los tipos de lugares que lo acompañan, o las categorías de uso del terreno, proporcionan un marco para la construcción definitiva de Fort Collins. Se han identificado cinco tipos de lugares prioritarios que ayudan a ilustrar las oportunidades y los desafíos asociados con la reutilización y la reurbanización, así como el rol clave que tendrán en ayudar a la comunidad a alcanzar su visión durante los próximos 10 a 20 años. Los tipos de lugares prioritarios se identifican con un **P** y se describen con más detalle a partir de la página 103. Juntos, brindan orientación sobre qué tipos de usos se promueven, dónde y a qué intensidades de uso de la tierra.

El mapa del Plan Estructural ilustra la forma en la que la comunidad crecerá y cambiará con el tiempo, y sirve como un plano para el futuro deseado de la comunidad. Se centra en la forma física y el patrón de urbanización de la comunidad, e ilustra áreas donde es probable que se produzca la urbanización de terrenos sin edificar, la reutilización y la reurbanización, así como también los tipos de usos del terreno y las intensidades que deben promoverse. El Plan Estructural:

- » guía el crecimiento y la reinversión futuros y sirve como un plan oficial de uso del terreno para la Ciudad;
- » informa la planificación para infraestructura y servicios;
- » fomenta la toma de decisiones coordinadas sobre el uso del terreno y el transporte dentro de la ciudad y la región; y
- » ayuda a implementar los principios y políticas.

El Plan Estructural, en conjunto con el Plan de Transporte y otros elementos de apoyo, se usará para guiar las decisiones de urbanización, las mejoras de infraestructura y la inversión y reinversión pública y privada a futuro en Fort Collins.

El mapa del Plan Estructural sirve como un plano para el patrón deseado de urbanización futura de la comunidad y establece un marco básico para el uso del terreno y las decisiones con respecto al transporte a futuro. Tras un anexo o una solicitud de zonificación, el mapa del Plan Estructural y los principios y políticas del Plan de la Ciudad ofrecen una guía para los responsables de tomar decisiones con el objeto de identificar límites de zonificación específicos y distritos zonales durante el proceso de revisión de la urbanización. Los planes para vecindarios, corredores y subáreas complementan al Plan de la Ciudad con políticas adicionales y designaciones de uso del terreno o transporte para áreas geográficas específicas. En el caso de un conflicto entre una política o designación en el Plan de la Ciudad y un plan para subárea, el plan para subárea prevalecerá.

La Ciudad mantiene una cantidad de planes para subáreas y vecindarios adoptados que incluyen un componente de uso del terreno. Estos planes se adoptan como referencia y deberán consultarse para obtener una guía más detallada.

CÓMO USAR EL PLAN ESTRUCTURAL

El Plan Estructural establece una visión amplia para los usos del terreno a futuro en Fort Collins. En la mayoría de los casos, las categorías de uso del terreno en general siguen las líneas de parcelas, calzadas y otros límites geográficos existentes. Si el límite del tipo de lugar mostrado en el mapa del Plan Estructural no sigue una línea de parcela existente, la delimitación real de los tipos de lugares se establecerá en el momento de la presentación de una propuesta de rezonificación o urbanización.









Se revisó y consideró la zonificación subyacente cuando se hicieron actualizaciones al Plan Estructural para garantizar la mayor coherencia posible entre los usos del terreno y la zonificación planificados. No obstante, en algunos casos, las categorías de tipo de lugar difieren de la zonificación subyacente, dada la necesidad de cumplir con los objetivos más amplios del Plan. Para alcanzar plenamente los objetivos del Plan, puede ser necesaria una nueva zonificación al desarrollar o reurbanizar algunas propiedades en el futuro.

Los cambios zonales a futuro deberían, a modo general, respetar los límites de tipo de lugar representados en el Plan Estructural, pero puede permitirse una flexibilidad en la interpretación del límite siempre que el cambio propuesto sea coherente con los principios, los objetivos y las políticas contenidos en este Plan. Los rangos de densidad descritos para cada categoría de tipo de lugar se basan en acres brutos y están destinados a abordar las densidades generales para un área en particular en vez de para parcelas individuales.

No se prevé que el Plan Estructural se use como una herramienta autónoma, sino más bien debería ser considerado en conjunto con el Plan Maestro de Transporte y los principios, objetivos y políticas complementarios contenidos en el Plan de la Ciudad.

PLACE TYPES




Districts

-  Downtown District
-  Urban Mixed-Use District
-  Suburban Mixed-Use District
-  Neighborhood Mixed-Use District
-  Mixed Employment District
-  Research & Development/Flex District
-  Industrial District
-  Campus District




Other

-  Parks and Natural/Protected Lands
-  Community Separator

Neighborhoods

-  Rural Neighborhood
-  Suburban Neighborhood
-  Mixed Neighborhood


BOUNDARIES

-  City Limits
-  Growth Management Area (GMA)
-  Adjacent Planning Areas

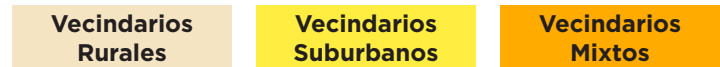
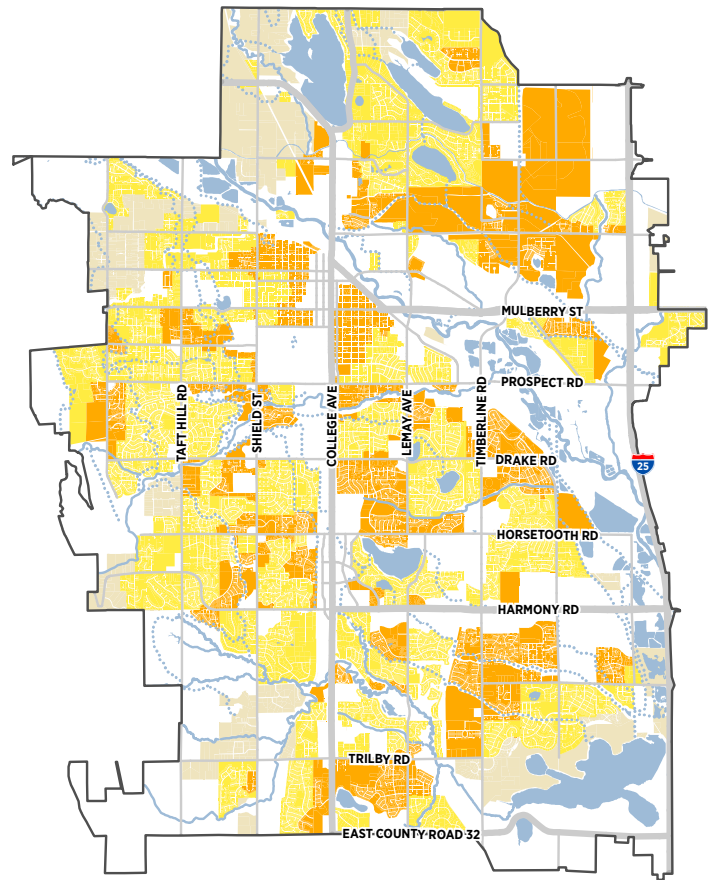


VECINDARIOS

Los vecindarios son los principales bloques constructores de la comunidad. Ya sean existentes o planeados, los vecindarios en Fort Collins diferirán entre sí en función de los tipos de vivienda y usos complementarios que se ofrecen; el acceso a los distritos adyacentes, las escuelas, los parques, los usos cívicos, el transporte público y otros servicios; y su carácter y forma generales. En el mapa del Plan Estructural se identifican tres tipos de vecindarios:

- » vecindarios rurales;
- » vecindarios suburbanos; y
- » vecindarios mixtos .

En todos los vecindarios se espera la reinversión de rutina en propiedades existentes y cierta reutilización en parcelas vacías. El grado de probabilidad de que los vecindarios existentes experimenten cambios significativos durante el horizonte de planificación estará influenciado por la ubicación, la antigüedad y el estado del parque inmobiliario, así como por la disponibilidad de parcelas vacías o parcelas de terreno más amplias. La Ciudad seguirá usando el proceso de planificación para subáreas y vecindarios, con el fin de abordar oportunidades y asuntos específicos. Mejorar la conectividad dentro de y entre los vecindarios existentes y futuros y mejorar el acceso a la naturaleza son prioridades para todos los vecindarios.



Rural



Uso principal del terreno

Casas unifamiliares individuales, usos agrícolas

Uso secundario del terreno

Unidades de vivienda accesoria (ADU), usos comerciales o de empleo limitados (tales como trabajo desde casa)

Densidad

Hasta dos unidades de vivienda principales por acre

Características y consideraciones clave

- » Oportunidades de apoyo para estilos de vida rural y conexión con los espacios abiertos.
- » Los vecindarios rurales deberían diseñarse para maximizar la preservación del espacio abierto o los terrenos agrícolas y actuar como una transición entre los terrenos naturales y protegidos y otros usos más intensos.
- » Se respaldan los usos no residenciales, siempre que no generen ruido, tráfico ni necesidades de estacionamiento excesivos, ni menoscaben el carácter rural de estos vecindarios de otro modo.
- » La infraestructura para peatones y bicicletas, así como también los servicios de transporte público, son limitados.

Tipos de transporte público típicos

Ninguno; las densidades no son suficientes para respaldar el transporte de pasajeros.

Suburbano



Uso principal del terreno

Casas unifamiliares individuales.

Uso secundario del terreno

Parques y centros recreativos, escuelas, templos religiosos, ADU en algunas ubicaciones (donde la zonificación subyacente lo permita).

Densidad

Entre dos y cinco unidades principales de vivienda por acre.

Características y consideraciones clave

- » Conformado mayormente por casas unifamiliares individuales.
- » Los Centros de Vecindario pueden servir como puntos focales dentro de los vecindarios de viviendas unifamiliares (consultar Distrito de vecindarios de uso mixto).
- » Las prestaciones y la infraestructura invitan al desplazamiento a pie y en bicicleta, pero el servicio de transporte público suele ser limitado.

Tipos de transporte público típicos

Servicio de autobús local limitado con frecuencias de aproximadamente 60 minutos; algunas ubicaciones también pueden contar con el servicio FLEX.

Mixtos



Uso principal del terreno

Casas unifamiliares individuales, dúplex, tríplex y casas adosadas.

Uso secundario del terreno

ADU, edificios multifamiliares de pequeña escala, negocios minoristas de pequeña escala, restaurantes y cafeterías, establecimientos comunitarios y públicos, parques y centros recreativos, escuelas, templos religiosos.

Densidad

Entre cinco y 20 unidades de vivienda por acre (normalmente equivale a un promedio de siete a 12 unidades de vivienda por acre).

Características y consideraciones clave (Vecindarios nuevos)

- » Presentan oportunidades para una variedad de opciones de viviendas unidas o independientes y prestaciones en un entorno de vecindario compacto; algunos vecindarios también incluyen (o tienen acceso directo a) negocios minoristas de pequeña escala y otros servicios secundarios.
- » Los Centros de Vecindario deberían servir como puntos focales dentro de los vecindarios mixtos (consultar Distrito de vecindarios de uso mixto).
- » Normalmente están ubicados a una distancia caminando o en bicicleta de los servicios y las prestaciones, así como también de los medios de transporte de alta frecuencia.
- » Los vecindarios mixtos construidos en un contexto de terrenos sin edificar deberían incluir una variedad de opciones de vivienda (tamaño, tipo, rango de precio de la parcela, etc.).

(Vecindarios existentes)

- » Si bien muchos vecindarios mixtos hoy existentes pueden estar conformados predominantemente por casas unifamiliares independientes, las oportunidades para incorporar ADU u otras opciones de viviendas unidas de escala e intensidad compatibles pueden ser factibles en algunas ubicaciones.
- » La introducción de urbanizaciones de casas adosadas o multifamiliares más grandes en vecindarios de viviendas unifamiliares existentes debería, generalmente, limitarse a parcelas periféricas o ubicadas en esquinas que colinden y/o estén orientadas hacia calles principales o un distrito de vecindarios de uso mixto adyacente que cuente con transporte público y otros servicios y prestaciones.
- » Donde se propongan casas adosadas o edificios multifamiliares en el contexto de un vecindario existente, será necesaria una transición en cuanto a la altura, la estructura tridimensional y la forma de los edificios a lo largo de los linderos de propiedades compartidos o de las fachadas.
- » A medida que los vecindarios existentes cambian y evolucionan con el tiempo, la rezonificación en determinadas áreas puede ser apropiada cuando se combine con una iniciativa de planificación de subárea o vecindario. Consulte el debate sobre los tipos de lugares prioritarios de la página 107 para conocer más detalles sobre los cambios en los vecindarios existentes con el tiempo.
- » Si bien se fomenta la reinversión en parques para casas móviles, no se promueve la reurbanización de parques existentes.

Tipos de transporte público típicos

En áreas en el extremo más bajo del rango de densidades, el servicio será similar al de los vecindarios suburbanos; a medidas que las densidades se aproximan a 20 unidades de vivienda por acre, el servicio de ruta fija a frecuencias de entre 30 y 60 minutos se torna viable.

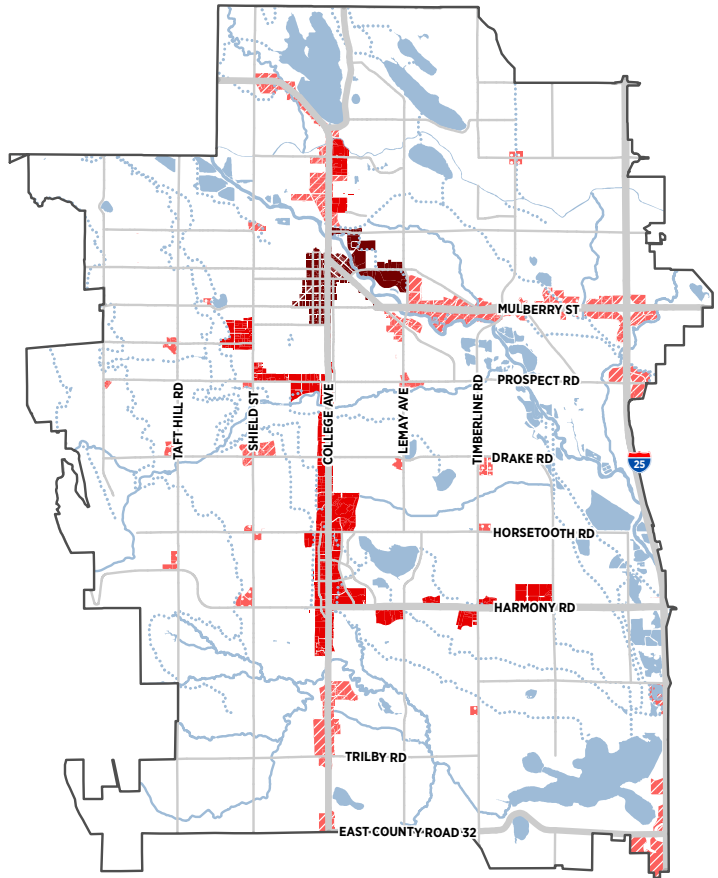


DISTRITOS DE USO MIXTO

Los distritos de uso mixto brindan oportunidades para una variedad de servicios minoristas y comerciales, oficinas y empleo, usos residenciales multifamiliares, cívicos y otros usos complementarios en un entorno compacto y favorable para los peatones y el transporte de pasajeros. Si bien todos ellos apoyan una variedad diversa de usos, los distritos de uso mixto varían significativamente tanto en tamaño como en la densidad o intensidad de usos que existen hoy o se alentarán en el futuro. Si bien los distritos de uso mixto más grandes pueden contener diversos centros de actividades característicos, otros están aislados. En el mapa del Plan Estructural se identifican cuatro tipos de distritos de uso mixto:

- » distrito del centro;
- » distritos de uso mixto urbanos **P**;
- » distrito de uso mixto suburbano **P**; y
- » distritos de vecindarios de uso mixto **P**.

Los distritos de uso mixto son lugares de la comunidad que más probablemente experimentan cambios significativos en densidad, intensidad y uso del terreno. La continua reurbanización y reutilización de los distritos de uso mixto establecidos a lo largo de corredores de tránsito de alta frecuencia, existentes o planificados, continuará siendo una prioridad. Se alentará la transición gradual de los distritos de uso mixto existentes orientados al desplazamiento en automóviles para ayudar a maximizar el terreno y la infraestructura disponibles, así como también para apoyar otros objetivos de la comunidad, tales como opciones de vivienda ampliadas, acceso a servicios mejorado y un sistema de transporte público más sólido.



Distrito del centro	Distritos de uso mixto urbano
Distrito de uso mixto suburbano	Distrito de vecindarios de uso mixto

Centro



Uso principal del terreno

En general, incluye una variedad de usos de comercio minorista, cívicos, de oficina, culturales y de empleo, pero la diversidad de usos varía según el subdistrito.

Uso secundario del terreno

Edificios residenciales multifamiliares, restaurantes, bares, cafeterías, hoteles, parques y otros espacios públicos.

Densidad

Las densidades variarán según el subdistrito; la altura de los edificios normalmente estará entre los 3 y los 12 pisos.

Características y consideraciones clave

- » Un vecindario vibrante y un destino regional que ofrece un amplio espectro de opciones de empleo y vivienda, servicios y experiencias culturales y educativas en un entorno compacto y propicio para caminar.
- » Incluye nueve subdistritos diferentes: Historic Core; Canyon Avenue; Campus North; Civic; North Mason; River; Innovation; Poudre River Corridor y Entryway Corridor.
- » Cuenta con los servicios de autobús de tránsito rápido (BRT), autobús de alta frecuencia y transporte regional.

Tipos de transporte público típicos

Cuenta con los servicios de ruta fija y BRT a frecuencias de 15 minutos o más.

Uso mixto urbano



Uso principal del terreno

Una variedad de comercios minoristas, restaurantes, usos residenciales de alta densidad, oficinas y otros servicios comunitarios.

Uso secundario del terreno

Jardines de infancia, usos cívicos e institucionales, pequeños parques urbanos y otros espacios de reunión al aire libre y otros usos secundarios.

Densidad

Las densidades variarán; la altura de los edificios normalmente estará entre tres y cinco pisos, pero puede ser ligeramente superior en algunos lugares.

Características y consideraciones clave

- » Vibrantes distritos de uso mixto que ofrecen oportunidades para vivir y trabajar, así como también una variedad de servicios secundarios y prestaciones en conjunto con rutas de transporte de alta frecuencia.
- » Algunos distritos de uso mixto urbanos pueden incluir pequeñas áreas de menor intensidad y orientadas al desplazamiento en automóviles; no obstante, debería alentarse que estas zonas hagan una transición a una combinación vertical de urbanización de alta densidad mediante reutilización o reurbanización, en particular cerca de las estaciones de BRT.
- » Estos distritos cuentan con vías de conexión con los vecindarios circundantes para peatones y bicicletas, así como con servicio de autobús BRT o de alta frecuencia.

Tipos de transporte público típicos

Varía dependiendo de la densidad y del contexto circundante, pero generalmente cuenta con el servicio de ruta fija o BRT a frecuencias de 15 minutos o más.

Áreas suburbanas de uso mixto

P



Uso principal del terreno

Comercios minoristas, restaurantes, oficinas y otros servicios comerciales.

Uso secundario del terreno

Residencial de alta densidad, entretenimiento, jardines de infancia y otros usos secundarios.

Densidad

Las densidades y la altura de los edificios variarán; la altura de los edificios generalmente estará entre uno y cinco pisos, pero puede ser superior en algunos lugares.

Características y consideraciones clave

- » Distritos de uso mixto propicios para caminar que ofrecen una variedad de servicios minoristas y comerciales, así como también residenciales de alta densidad.
- » Los distritos de uso mixto suburbanos existentes incluyen usos de menor intensidad orientados al desplazamiento en automóviles; sin embargo, se alienta la transición de estas áreas a un patrón de urbanización de mayor respaldo para el transporte público a medida que se desarrolla la reutilización o reurbanización, en particular donde existe o se planificó un servicio de transporte público de alta frecuencia.
- » Estos distritos cuentan con vías de conexión con los vecindarios circundantes para peatones y bicicletas, así como también con servicio de autobús BRT o de alta frecuencia.

Tipos de transporte público típicos

Varía según la densidad y el contexto circundante, pero en general cuenta con los servicios de ruta fija a frecuencias de entre 30 y 60 minutos; puede existir un servicio de mayor frecuencia donde las densidades sean suficientes para admitirlo.

Vecindario de uso mixto

P



Uso principal del terreno

Tienda de comestibles, supermercado u otro tipo de negocio principal, como una farmacia.

Uso secundario del terreno

Comercio minorista, oficinas profesionales, jardines de infancia y otros servicios del vecindario, junto con unidades residenciales, usos cívicos o institucionales, pequeños parques urbanos, espacios de reunión y otros usos secundarios.

Densidad

Las densidades variarán; la altura de los edificios normalmente estará entre uno y cinco pisos.

Características y consideraciones clave


- » Los distritos de vecindarios de uso mixto son distritos independientes de una escala más pequeña que los distritos de uso mixto suburbanos (por lo general, más pequeños de 10 acres) y que están rodeados de vecindarios.
- » Ofrecen una variedad de servicios orientados al vecindario en un entorno compacto y amigable para peatones y ciclistas.
- » Estos distritos cuentan con vías de conexión directa con los vecindarios circundantes para peatones y bicicletas y con un servicio de autobús más limitado.

Tipos de transporte público típicos

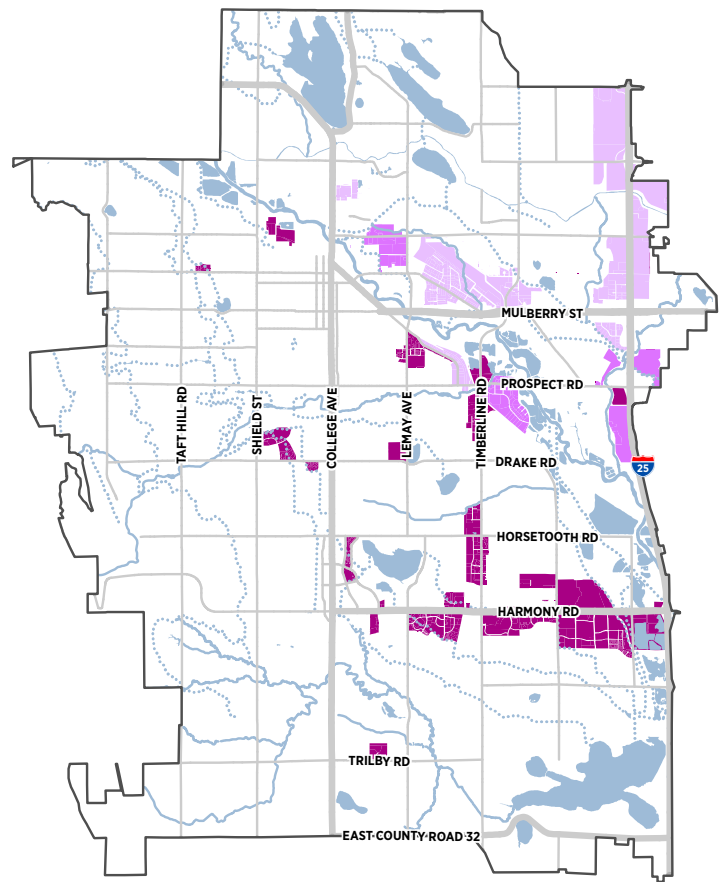
Varía dependiendo de la densidad y del contexto circundante, pero generalmente cuenta con el servicio de ruta fija a frecuencias de entre 30 y 60 minutos.

DISTRITOS LABORALES

Los distritos laborales alientan y respaldan una variedad de oportunidades de empleo en Fort Collins, que varían desde aquellos empleos orientados a la educación, la investigación, los emprendimientos y las incubadoras empresariales hasta aquellos que procuran convertir el conocimiento en productos, procesos y servicios y los orientados a la industria, la manufactura y la logística. En el mapa del Plan Estructural se identifican cuatro tipos de distritos laborales:

- » distritos laborales de uso mixto ;
- » distritos para la investigación y el desarrollo o conectados por el servicio FLEX;
- » distritos industriales; y
- » distritos de campus.

Ya que los diferentes tipos de empleadores buscan diferentes ubicaciones, prestaciones y servicios, los distritos laborales también proporcionan orientación respecto de los tipos específicos de empleo que se desean en las diferentes partes de la ciudad. Una distinción clave entre los distritos laborales y los distritos de uso mixto (que también apoyan ciertos tipos de oportunidades para el empleo, como los usos de oficina o institucionales) es que, si bien cada uno de los distritos laborales permite determinados tipos de usos secundarios, se espera que los usos laborales se mantengan como el uso predominante. La distinción se realiza para promover una variedad de empleos más equilibrada en Fort Collins y para mitigar la presión por la conversión de terrenos para el desarrollo de industrias y comercios en terrenos para viviendas o para otros usos debido a los crecientes costos de los terrenos y a las restricciones de la oferta.



Campus	Distritos laborales de uso mixto
Para la investigación y el desarrollo o conectados por el servicio FLEX	Industrial

Campus



Uso principal del terreno

Usos destinados a educación, investigación y desarrollo asociados con instituciones educativas muy importantes.

Uso secundario del terreno

Comercios minoristas, restaurantes, entretenimiento y usos residenciales.

Densidad

Varía.

Características y consideraciones clave

- » Las características de los distritos de campus pueden variar según la ubicación y la institución; la urbanización futura es guiada por el plan maestro de cada institución.
- » Se alienta la incorporación de usos y servicios secundarios para ayudar a promover la misión de la institución y/o permitir que los estudiantes y empleados satisfagan más de sus necesidades diarias en el campus.
- » Cuentan con enlaces directos desde áreas circundantes para peatones y bicicletas, así como también con servicio de autobús de alta frecuencia y/o BRT.

Tipos de transporte público típicos

Varía según el lugar, pero en general cuentan con los servicios de autobús local y/o BRT a frecuencias de 15 minutos o menos.

Uso mixto laboral y residencial



Uso principal del terreno

Oficinas profesionales; centros o laboratorios para la investigación y el desarrollo; usos para la industria liviana; hospitales, clínicas y centros de enfermería y cuidado personal; sedes corporativas; escuelas y universidades de formación profesional, empresariales o privadas; y otros usos similares.

Uso secundario del terreno

Residencial multifamiliar, hoteles, restaurantes con servicio a la mesa, centros comerciales, centros de cuidado infantil, clubes de atletismo y otros usos similares.

Densidad

Varía.

Características y consideraciones clave

- » Ofrecen oportunidades destinadas a una variedad de empleos y otros usos secundarios en un campus propicio para caminar o en un entorno de uso mixto.
- » En los distritos laborales se apoya la integración de los usos secundarios, incluido el residencial de alta densidad, para mejorar el acceso a los servicios.
- » Estos distritos cuentan con vías de conexión directa con los distritos y vecindarios circundantes para peatones y bicicletas, así como también con servicio de autobús de alta frecuencia y/o BRT.

Tipos de transporte público típicos

Varía según la ubicación, la densidad y el contexto circundante, pero generalmente cuenta con el servicio de ruta fija o BRT a frecuencias de 15 minutos o menos.

Para la investigación y el desarrollo o conectados por el servicio FLEX



Uso principal del terreno

Usos para empleo que incluyen el uso administrativo, para ingeniería y/o investigación científica, diseño o experimentación; oficinas; cervecerías; manufactura; depósitos; ventas mayoristas y espacio para incubadoras empresariales.

Uso secundario del terreno

Distribución y logística limitadas, ventas minoristas de productos de consumo general, servicios comerciales, almacenamiento exterior y otros usos relacionados con los usos principales.

Densidad

Varía.

Características y consideraciones clave

- » Comprende una amplia variedad de tipos y tamaños de empresas y negocios que permiten que la Ciudad se mantenga flexible en los tipos de empleadores y los usos del empleo que puede admitir y atraer.
- » Si bien los usos más intensos deben quedar a resguardo de la calle y las áreas circundantes, las conexiones para peatones y bicicletas deberían integrarse al diseño general de un emplazamiento o proyecto.
- » Todas las instalaciones de almacenamiento en exteriores deben poder verse desde la calle y desde los usos menos intensos en los distritos o vecindarios adyacentes.

Tipos de transporte público típicos

Limitado debido a la baja población y a las bajas densidades de empleo; no obstante, puede existir un servicio de ruta fija a frecuencias de entre 30 y 60 minutos en algunos lugares.

Industrial



Uso principal del terreno

Usos industriales del terreno tales como manufactura, ensambladoras, industrias de metales primarios e industrias relacionadas; usos comerciales relacionados con los vehículos; depósitos, patios de almacenamiento exterior y centros de distribución; y espacio flexible para pequeñas empresas emergentes locales, así como también para grandes empresas nacionales o regionales.

Uso secundario del terreno

Restaurantes, ventas minoristas de consumo general y otros servicios secundarios.

Densidad

Varía.

Características y consideraciones clave

- » Áreas especializadas para una variedad de procesos de trabajo más intensivos y otros usos de naturaleza similar, normalmente ubicadas fuera de los vecindarios residenciales o a resguardo de los mismos.
- » La infraestructura para el transporte en los distritos industriales debería promover el movimiento eficiente del tráfico de camiones comerciales y/o el acceso a las vías ferroviarias.
- » Estos distritos cuentan con vías de conexión con las áreas circundantes para peatones y bicicletas, así como con también transporte público en algunos lugares.

Tipos de transporte público típicos

Limitado debido a la baja población y a las bajas densidades de empleo; no obstante, puede existir un servicio de ruta fija a frecuencias de entre 30 y 60 minutos en algunos lugares.

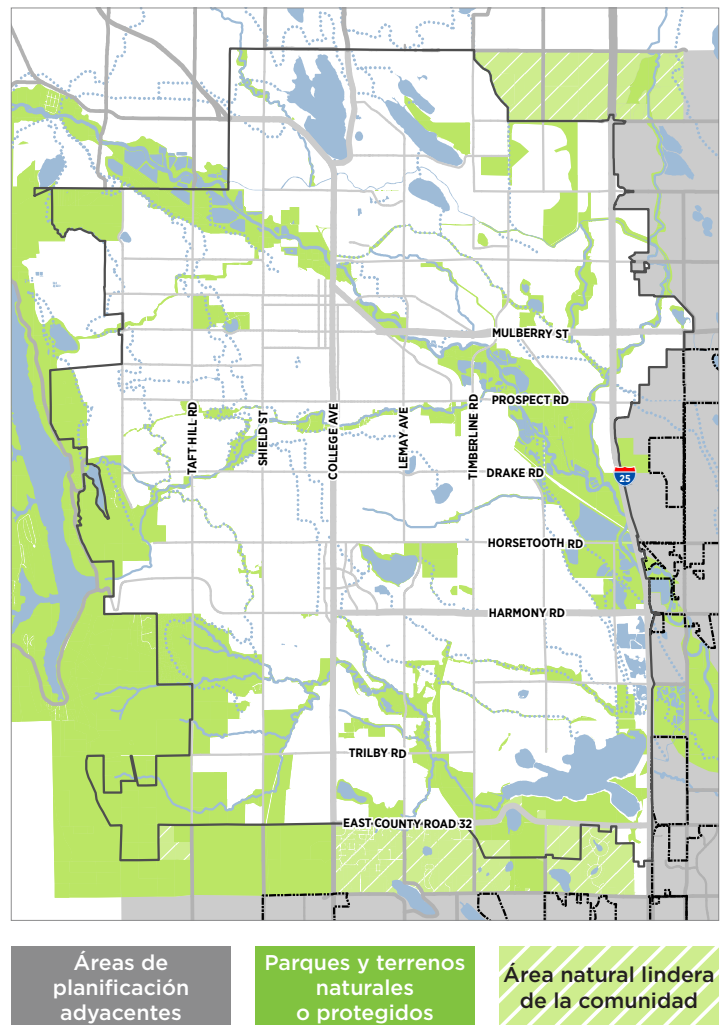
CORREDORES Y PERIFERIA

Los tipos de corredores y periferia identificados en el mapa del Plan Estructural incluyen los siguientes:

- » parques y terrenos naturales o protegidos;
- » áreas naturales linderas de la comunidad; y
- » áreas de planificación adyacentes.

Los corredores cumplen dos funciones principales: los corredores para viajar ofrecen conexiones entre diferentes áreas o destinos, mientras que los corredores "verdes" vinculan la red de terrenos abiertos de la comunidad con el entorno construido de la ciudad. Los corredores para viajar presentan una red de rutas de viaje, ofrecen a las personas más opciones de movilidad en la ciudad, reducen la necesidad de viajes en vehículo y conectan los pequeños espacios verdes entre sí. Los diferentes tipos de corredores para viajar se abordan en detalle en la Parte 5: Plan Maestro de Transporte. Los corredores "verdes", tales como el río Poudre, los arroyos, las vías de drenaje y los senderos, crean en conjunto una red que vincula los terrenos abiertos con áreas de la ciudad donde los residentes viven y trabajan.

La periferia forma los límites de nuestra comunidad, tanto dentro como fuera del GMA. En algunos casos, la periferia es definida por las comunidades adyacentes. En otros casos, la periferia refleja una transición entre las áreas urbanizadas de Fort Collins y el carácter rural del Condado de Larimer. La Ciudad reconocerá los esfuerzos de planificación dentro de las áreas de gestión y planificación del crecimiento de las comunidades adyacentes de Laporte, Wellington, Timnath, Windsor y Loveland. Esta periferia asumirá muchas formas, incluidos terrenos abiertos y áreas naturales, estribaciones, terrenos agrícolas o rurales y vecindarios rurales.



Áreas de
planificación
adyacentes

Parques y terrenos
naturales
o protegidos

Área natural linderas
de la comunidad

Parques; terrenos naturales o protegidos



Uso principal del terreno

Parques, espacios abiertos, vías verdes, áreas naturales, hábitat y corredores silvestres, recreación al aire libre, áreas naturales linderas de la comunidad y agricultura.

Características y consideraciones clave

- » Cumplir una variedad de funciones dependiendo de su ubicación, características, sensibilidad y administración.
- » Generalmente son propiedad de organismos públicos (la Ciudad, el Condado de Larimer, propiedad estatal o federal) o son administrados por los mismos, pero también pueden incluir áreas de propiedad privada protegidas mediante conservación de servidumbre de uso u otro mecanismo similar.

Tipos de transporte público típicos

Ninguno; los volúmenes de viaje normalmente no son suficientes para justificar el transporte público.

Tipos de lugares prioritarios

Fort Collins tiene una disponibilidad limitada de terrenos vacíos restantes en el GMA. Cuando se tienen en cuenta las oportunidades de reutilización y reurbanización, esta disponibilidad aumenta en gran medida. Si bien la Ciudad ha fomentado la reutilización y la reurbanización en los centros de actividad y a lo largo de los corredores más importantes durante muchos años, aún no se ha alcanzado el potencial completo de estas áreas. Se han identificado cinco tipos de lugares prioritarios que ayudan a ilustrar las oportunidades y los desafíos asociados con la reutilización y la reurbanización, así como el rol clave que tendrán en ayudar a la comunidad a alcanzar su visión durante los próximos 10 a 20 años:

- » vecindarios mixtos;
- » distritos de vecindarios de uso mixto;
- » distritos de uso mixto suburbanos;
- » distritos de uso mixto urbanos; y
- » Distritos laborales de uso mixto

Si bien la mayoría de los nuevos empleos, viviendas e inversiones en transporte en Fort Collins se concentrarán en estos lugares, la transformación de estas áreas no sucederá de la noche a la mañana. Los gráficos y la descripción que figuran en las páginas siguientes exploran la probable progresión del cambio en términos de la forma construida de cada área, la variedad de usos o tipos de viviendas y las opciones de transporte y movilidad a lo largo del tiempo, así como también el estado final deseado en cada área.

Si bien el horizonte de planificación del Plan de la Ciudad se extiende hasta el 2040, no hay un plazo específico asociado a la transformación de estas áreas. La velocidad a la cual cada área se transforma, y la capacidad para alcanzar el estado final deseado en última instancia, serán influenciados por la demanda del mercado, la disponibilidad de infraestructura, las tendencias del comercio minorista y del empleo, las herramientas regulatorias, el financiamiento para el transporte público, el apoyo de la comunidad y del vecindario y una variedad de otros factores.



VECINDARIOS MIXTOS

Dónde estamos hoy

Si las viviendas unifamiliares independientes continúan dominando la disponibilidad habitacional de la ciudad, se proyecta que la demanda de viviendas excederá la capacidad de la ciudad en el futuro. Será necesaria una selección más diversa de tipos de vivienda y niveles de precio para satisfacer las necesidades de la cambiante población de la ciudad. Si bien se fomenta una variedad diversa de tipos de viviendas en los vecindarios mixtos, la mayoría se han construido con densidades que son inferiores a las respaldadas por las políticas y regulaciones adoptadas, e incluyen una variedad limitada de opciones habitacionales. Como resultado, las alternativas a las casas unifamiliares individuales o los apartamentos con jardín tradicionales, tales como los dúplex, las casas adosadas y las ADU, son limitadas, y la mayoría de los vecindarios mixtos no tienen densidades suficientes como para respaldar un servicio de medios de transporte de más alta frecuencia.

Oportunidades para el futuro

Las oportunidades para diversificar las opciones habitacionales en los vecindarios mixtos actuales variarán con base en la antigüedad y el estado de las casas existentes, los tamaños de las parcelas, la configuración de calles y manzanas, el acceso a los servicios y las prestaciones en los distritos adyacentes, además de otros factores. Deberían explorarse oportunidades específicas como parte de la planificación futura para subáreas y vecindarios. Allí donde queden oportunidades en terrenos sin edificar, se requerirá que los nuevos vecindarios mixtos ofrezcan una variedad de opciones habitacionales.

CONSIDERACIONES CLAVE

Beneficios

- » Oportunidad para ofrecer alternativas a los apartamentos o casas unifamiliares independientes más típicos disponibles en Fort Collins, como dúplex, casas adosadas y ADU.
- » Las mayores densidades tienen más probabilidad de admitir un servicio de transporte de mayor frecuencia y servicios adicionales para vecindarios en los distritos adyacentes.
- » La adaptación o el reemplazo del parque inmobiliario más antiguo pueden ayudar a revigorizar los vecindarios que necesitan reinversión.

Limitaciones o concesiones potenciales

- » Es posible que los cambios en el carácter de los vecindarios existentes no estén respaldados en todos los lugares.
- » La cantidad total de unidades habitacionales que se obtenga a partir de los cambios en los vecindarios existentes probablemente representará una porción relativamente pequeña de la demanda.

¿Qué hará falta?

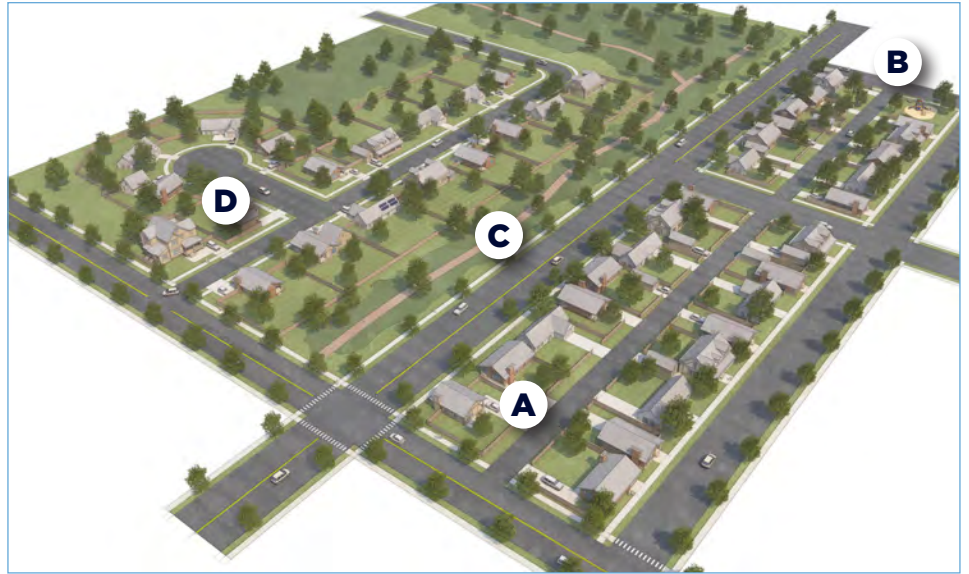
- » Evaluación detallada del potencial en los vecindarios mixtos existentes
- » Trabajo de planificación futura para subáreas y vecindarios en las áreas con el mayor potencial.
- » Cambios en la zonificación existente para respaldar las opciones habitacionales deseadas.
- » Normas de diseño para proteger la habitabilidad y el carácter de los vecindarios a medida que las áreas existentes evolucionen en el tiempo.

¿Cómo podrían evolucionar los vecindarios mixtos con el tiempo?

Condiciones existentes

La mayoría de los vecindarios mixtos existentes se componen fundamentalmente de casas unifamiliares independientes. Otras características varían, pero pueden incluir lo siguiente:

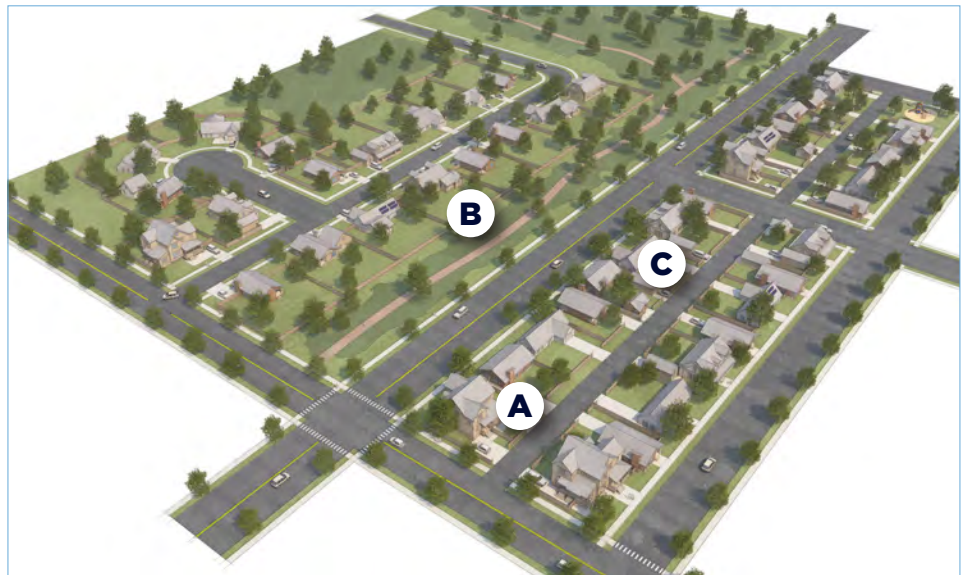
- A. Tamaños de parcelas y casas variados.
- B. Parques integrados y corredores de espacio abierto.
- C. Conexiones con senderos.
- D. Redes de calles con diversos grados de conectividad: algunas presentan conectividad limitada y calles sin salida; otras tienen una organización tradicional, con acceso a través de callejones.



Grado de cambio discreto: permisos para ADU y dúplex

En los vecindarios mixtos existentes, donde solo se desean hacer cambios discretos, pueden incorporarse dúplex y ADU, con controles de diseño, y a la vez mantener la escala unifamiliar y el carácter del vecindario. Los cambios normalmente serán iniciados en cada parcela por los propietarios individuales y es probable que incluyan una adición de lo siguiente:

- A. Dúplex con una escala similar a las casas unifamiliares.
- B. ADU unidas en parcelas más grandes o donde no existan callejones.
- C. ADU independientes en el patio trasero, donde haya acceso a través de un callejón.



Grado de cambio moderado: permisos para más tipos de viviendas

En los vecindarios mixtos existentes donde se desean hacer cambios moderados puede incorporarse un espectro más amplio de opciones habitacionales. Este grado de cambio solo se desencadenaría como resultado de una iniciativa de planificación de una subárea o vecindario. Las consideraciones clave probablemente incluirían lo siguiente:

- A. Permisos para ADU y dúplex tanto unidos como independientes en todo el vecindario.
- B. Reutilización y reurbanización orientadas a introducir triplex, casas adosadas o cuádruplex a lo largo de las calles con acceso al transporte público y a distritos de uso mixto adyacentes.





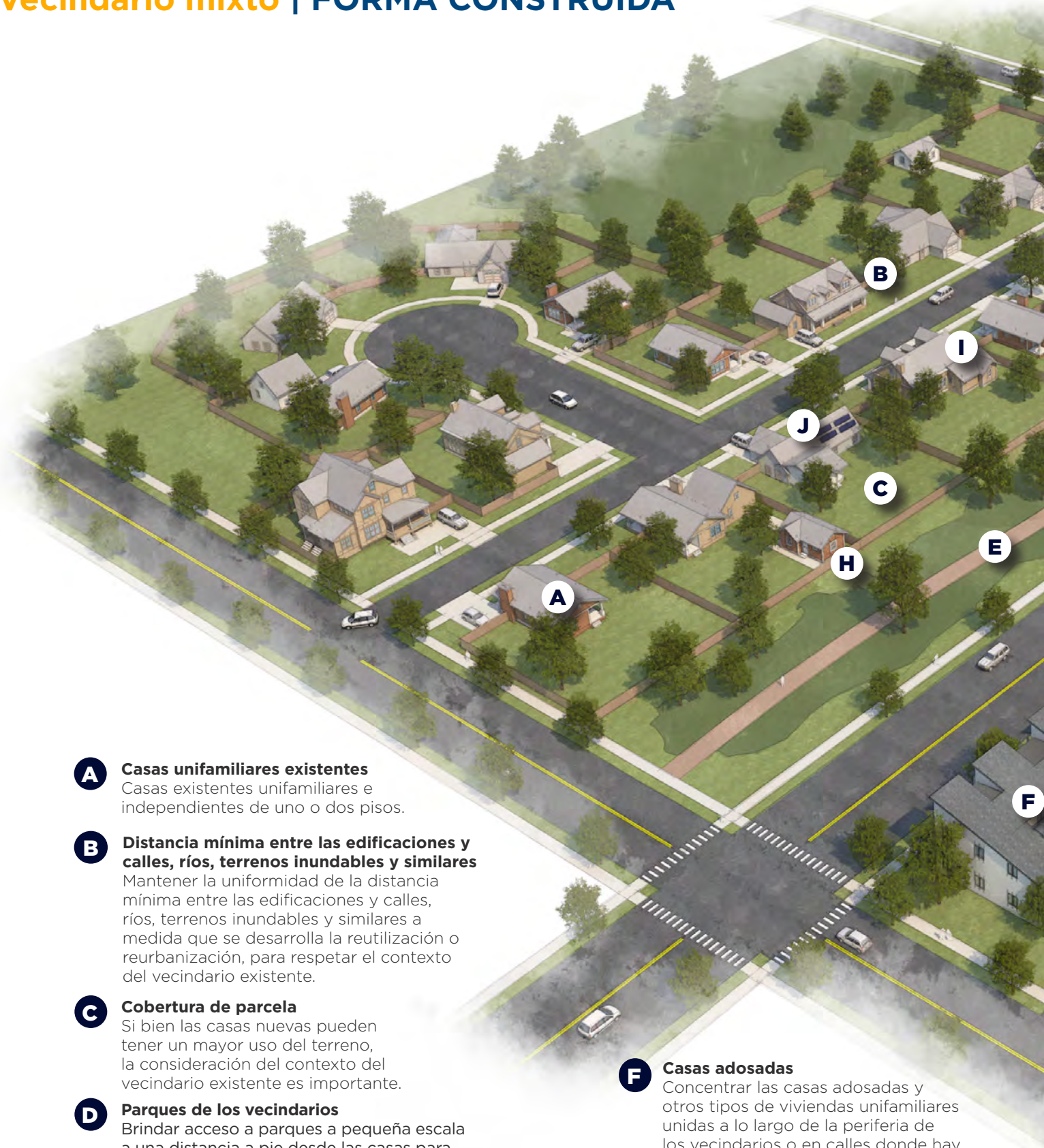
Vecindarios mixtos existentes con un carácter predominantemente unifamiliar; la mayoría de las casas están en parcelas más grandes y presentan una variedad de orientaciones de entradas y garajes, así como de estilos arquitectónicos.



Los dúplex se incorporan en parcelas más grandes ubicadas en esquinas y se diseñan con el objetivo de que se asemejen a casas unifamiliares más grandes, para ayudar a ampliar las opciones habitacionales a la vez que se mantiene el carácter tradicional del vecindario.



Las casas adosadas y otras opciones habitacionales de mayor densidad poblacional se incorporan a lo largo de la periferia de los vecindarios, con fácil acceso al transporte público y otros servicios.



A Casas unifamiliares existentes
Casas existentes unifamiliares e independientes de uno o dos pisos.

B Distancia mínima entre las edificaciones y calles, ríos, terrenos inundables y similares
Mantener la uniformidad de la distancia mínima entre las edificaciones y calles, ríos, terrenos inundables y similares a medida que se desarrolla la reutilización o reurbanización, para respetar el contexto del vecindario existente.

C Cobertura de parcela
Si bien las casas nuevas pueden tener un mayor uso del terreno, la consideración del contexto del vecindario existente es importante.

D Parques de los vecindarios
Brindar acceso a parques a pequeña escala a una distancia a pie desde las casas para respaldar un estilo de vida saludable y activo.

E Acceso por senderos locales y regionales
Un sistema interconectado de senderos conecta los vecindarios con los destinos tales como escuelas, terrenos abiertos y centros de los vecindarios.

F Casas adosadas
Concentrar las casas adosadas y otros tipos de viviendas unifamiliares unidas a lo largo de la periferia de los vecindarios o en calles donde hay servicio de transporte público.

G Dúplex
Incorporar dúplex de escala similar como casas unifamiliares independientes para mantener el carácter de las fachadas de la calle.



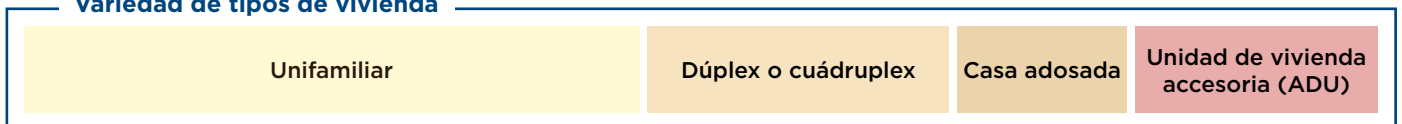
- H Unidades de vivienda accesorias (independientes)** Integrar las ADU a patios traseros donde los tamaños de parcela lo permitan y donde haya acceso a través de un callejón. El tamaño y la estructura tridimensional de las unidades deberían ser secundarios a los de la vivienda principal.
- I Unidades de viviendas accesorias (unidas)** Integrar las ADU mediante adiciones en la parte lateral o posterior o en el sótano de una casa (con limitaciones de tamaño) donde haya acceso a través de un callejón.
- J Conservación de energía y recursos** Incorporar energía solar y otros tipos de medidas de conservación de energía y recursos como parte de la rehabilitación de las casas existentes y en construcciones nuevas para respaldar las metas de acción climática.

Vecindario mixto | VARIEDAD DE TIPOS DE VIVIENDA



- A Casas unifamiliares**
Casas existentes unifamiliares e independientes de uno o dos pisos.
- B Dúplex y cuádruplex**
Los dúplex y cuádruplex añadidos mediante reutilización y reurbanización constituyen alternativas a las casas familiares independientes.
- C Casas adosadas**
Las casas adosadas y otros tipos de viviendas unifamiliares unidas amplían las oportunidades de los residentes de tener una residencia donde envejecer en el lugar.

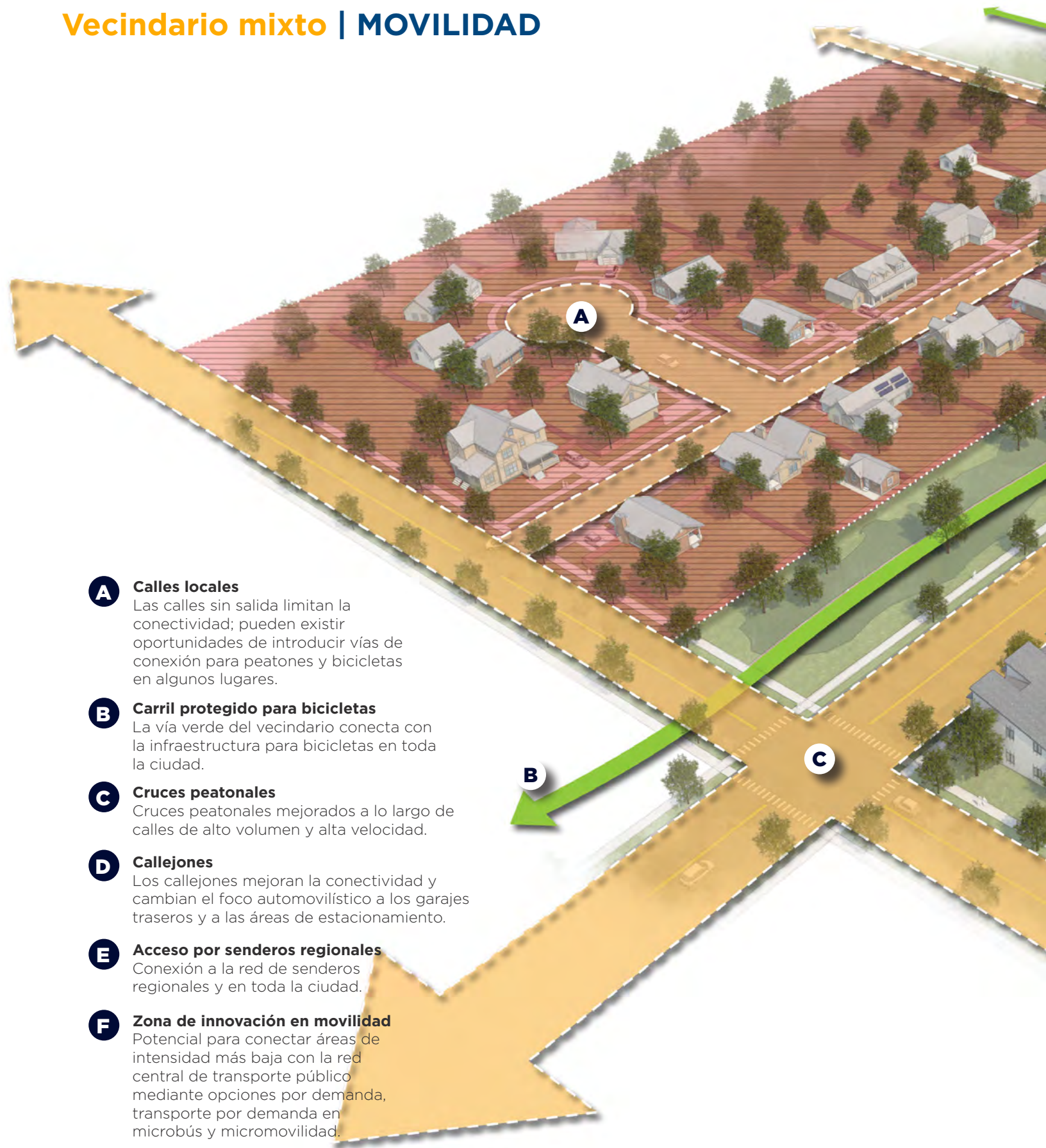
Variedad de tipos de vivienda



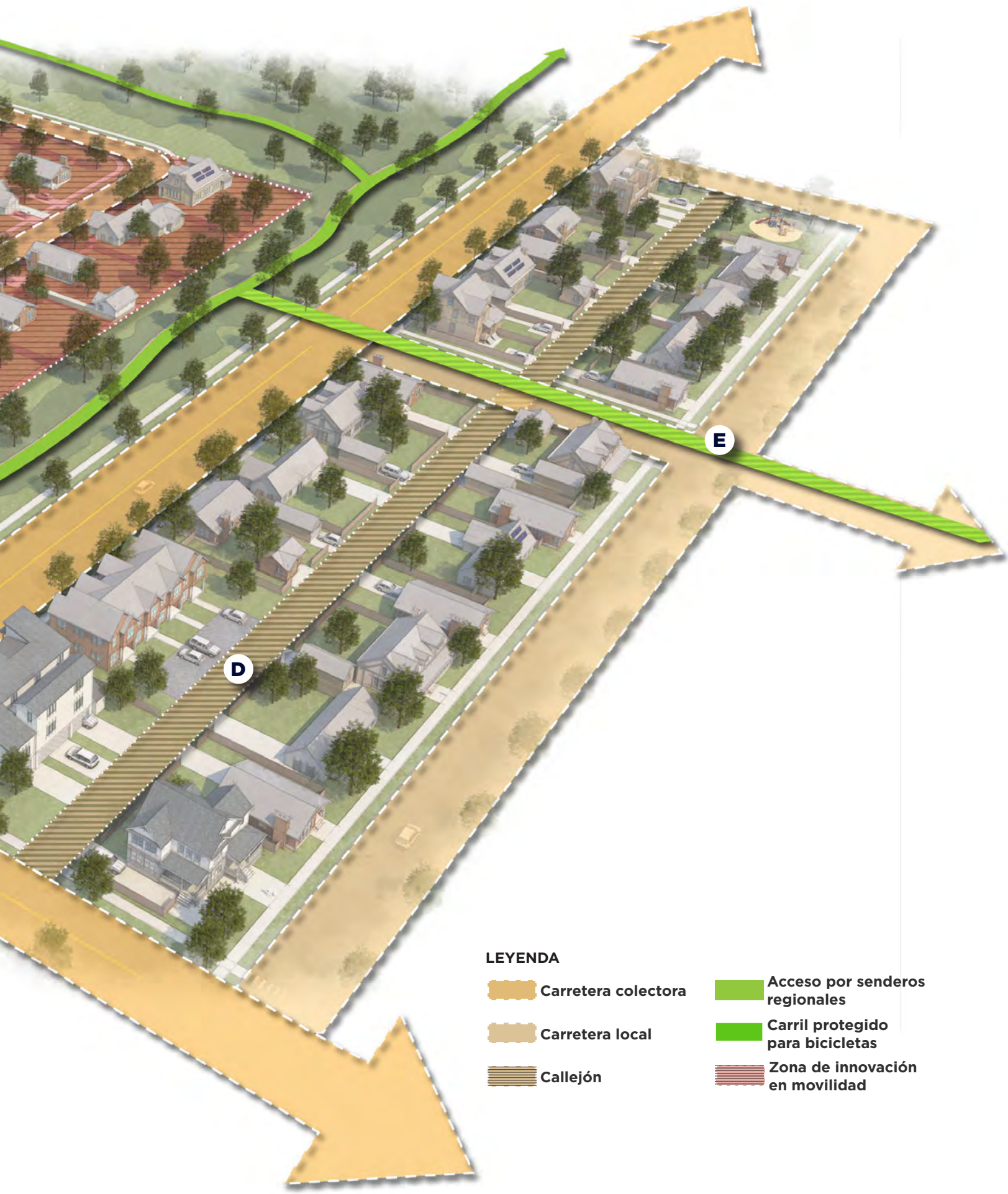


D Unidades de vivienda accesorias (independientes) Las ADU independientes ofrecen oportunidades como residencias secundarias más pequeñas separadas de la residencia principal.







E Unidades de viviendas accesorias (unidas) Las ADU unidas ofrecen oportunidades como residencias secundarias más pequeñas como parte de la residencia principal.

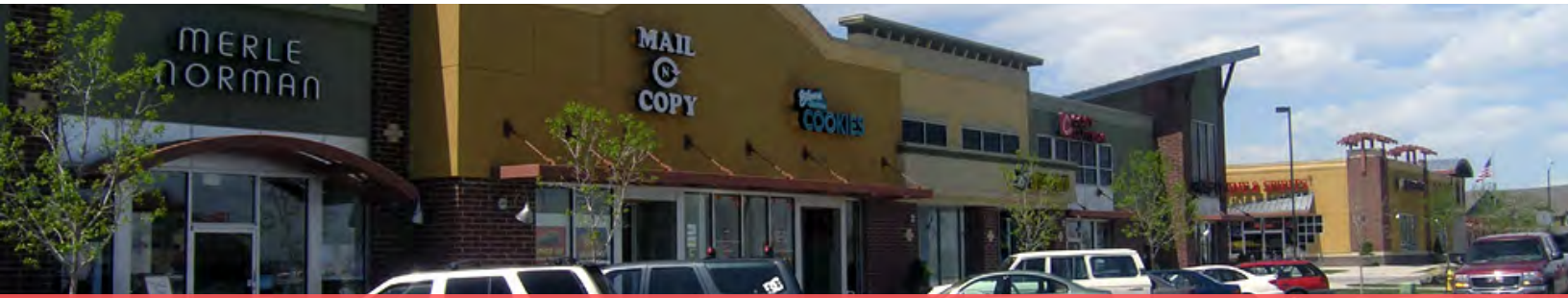


- A Calles locales**
Las calles sin salida limitan la conectividad; pueden existir oportunidades de introducir vías de conexión para peatones y bicicletas en algunos lugares.
- B Carril protegido para bicicletas**
La vía verde del vecindario conecta con la infraestructura para bicicletas en toda la ciudad.
- C Cruces peatonales**
Cruces peatonales mejorados a lo largo de calles de alto volumen y alta velocidad.
- D Callejones**
Los callejones mejoran la conectividad y cambian el foco automovilístico a los garajes traseros y a las áreas de estacionamiento.
- E Acceso por senderos regionales**
Conexión a la red de senderos regionales y en toda la ciudad.
- F Zona de innovación en movilidad**
Potencial para conectar áreas de intensidad más baja con la red central de transporte público mediante opciones por demanda, transporte por demanda en microbús y micromovilidad.



LEYENDA

-  Carretera colectora
 -  Carretera local
 -  Callejón
-  Acceso por senderos regionales
 -  Carril protegido para bicicletas
 -  Zona de innovación en movilidad



VECINDARIO DE USO MIXTO

Dónde estamos hoy

Los distritos de vecindarios de uso mixto son centros independientes que ofrecen la venta de comestibles como atracción principal y abastecen a los vecindarios inmediatos. La mayoría de ellos han tenido poca reinversión durante la última década, y algunos están en decadencia. Si bien estos distritos están distribuidos equitativamente en toda la ciudad, el acceso a los servicios es limitado en algunos vecindarios, particularmente al oeste de Shields Street y al sur de Harmony Road. El Plan de la Ciudad ha impulsado el concepto de centros de vecindarios que favorezcan el desplazamiento a pie durante muchos años, pero la mayoría de los centros existentes tienen una conectividad limitada para peatones y bicicletas con los vecindarios circundantes y no incluyen residencias multifamiliares. En los vecindarios nuevos suelen reservarse terrenos para distritos de vecindarios de uso mixto; no obstante, la implementación ha sido lenta y a menudo existe presión para convertir estas áreas en zonas residenciales de viviendas multifamiliares en el transcurso del tiempo.

Oportunidades para el futuro

A medida que en el transcurso del tiempo hay reinversión en los distritos de vecindarios de uso mixto existentes, se presentan oportunidades para mejorar las conexiones para peatones y bicicletas con los vecindarios circundantes, ampliar la variedad de servicios y prestaciones que se ofrecen e incluso incorporar viviendas multifamiliares. Los nuevos distritos de vecindarios de uso mixto brindan la oportunidad de integrar una variedad de usos y prestaciones para el servicio del vecindario como parte del vecindario en general.

CONSIDERACIONES CLAVE

Beneficios

- » La oportunidad de ofrecer opciones de viviendas multifamiliares amplía el acceso a la vivienda en áreas donde las casas unifamiliares independientes tienden a ser la opción principal.
- » Mejorar el acceso de peatones y bicicletas desde vecindarios circundantes y añadir prestaciones ayudará a mejorar el acceso a los servicios para los residentes y a reducir la necesidad de viajes en automóvil al otro lado de la ciudad.
- » Aumentar la densidad e intensidad de uso de la tierra en los distritos de vecindarios de uso mixto mediante la incorporación de viviendas multifamiliares ayudará a respaldar el transporte público de más alta frecuencia.

Limitaciones o concesiones potenciales

- » Será necesaria una cuidadosa consideración de las transiciones en cuanto a altura y estructura tridimensional para garantizar que los aumentos en la densidad e intensidad en el uso de la tierra sean compatibles con los vecindarios existentes de viviendas unifamiliares.

¿Qué hará falta?

- » Evaluación y actualizaciones potenciales de la zonificación existente para reforzar las características deseadas.
- » Normas de diseño para abordar las transiciones entre distritos y vecindarios.

¿Cómo podrían evolucionar los distritos de vecindarios de uso mixto con el tiempo?

Reforma discreta

En los casos en que solo se planifican mejoras dirigidas en un distrito existente, las consideraciones clave incluyen el potencial de:

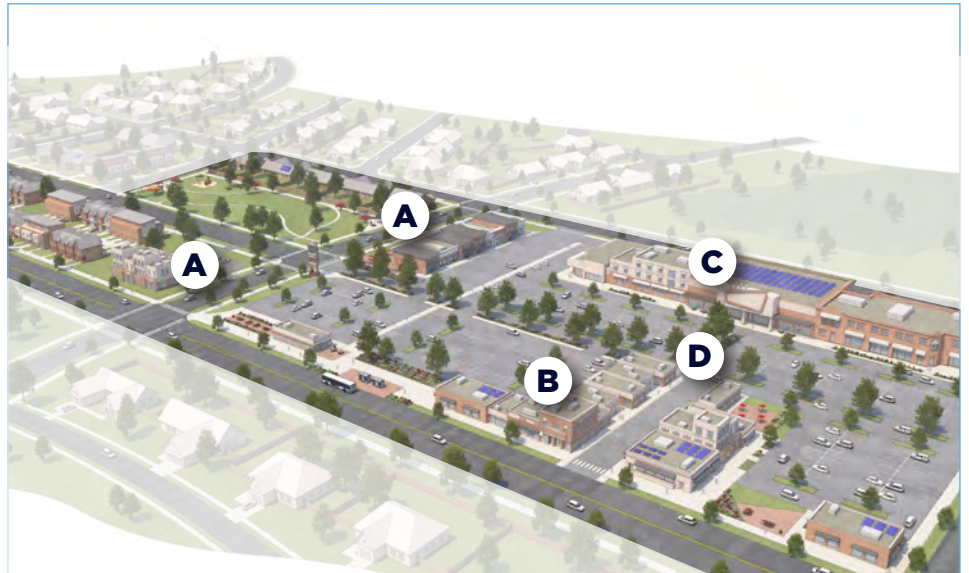
- A.** incorporar servicios adicionales para el vecindario mediante la conversión de estacionamientos superficiales o la readaptación de tiendas obsoletas;
- B.** modernizar los edificios existentes para mejorar la eficiencia energética;
- C.** sumar espacios de reunión tales como lugares para cenar al aire libre y/o zonas de plazas; y
- D.** mejorar la conectividad de peatones y bicicletas desde vecindarios adyacentes.



Rediseño moderado

En los casos en que se planea un grado de cambio moderado en un distrito existente a través de reutilización o reurbanización dirigidas, las consideraciones clave (además de las descritas arriba) incluyen el potencial de:

- A.** incorporar usos residenciales multifamiliares dentro del distrito y en parcelas vacías adyacentes al distrito;
- B.** integrar una variedad vertical de usos, con el uso residencial integrado por encima de los usos minoristas y comerciales;
- C.** modernizar las tiendas de formato antiguo; y
- D.** crear una organización más discernible de las manzanas dentro del distrito para fomentar el desplazamiento a pie y en bicicleta.



Reutilización y reurbanización significativas

En los casos en que se planea una reurbanización sustancial de un distrito existente, las consideraciones clave (además de las descritas arriba) incluyen el potencial de:

- A.** presentar una variedad similar de usos a densidades más altas y favorables al uso del transporte público;
- B.** favorecer el servicio de transporte de frecuencia más alta; e
- C.** incorporar una variedad vertical de usos minoristas y comerciales, con oficinas o residencias por encima en lugares clave.





Agrupar usos minoristas más pequeños cerca de la entrada principal activa el pasillo de circulación de vehículos.



Añadir una variedad más amplia de usos favorables al transporte público y características de diseño urbano distintivas a lo largo del pasillo de circulación de vehículos principal añade interés visual y crea espacios atractivos para peatones.



Incorporar residencias multifamiliares a lo largo de la periferia del distrito amplía las opciones habitacionales cerca de los servicios a la vez que brinda una transición a vecindarios adyacentes.

Vecindario de uso mixto | FORMA CONSTRUIDA



A

Diseño de la construcción

Diseñar edificios que se relacionen con el espacio público a través de un énfasis en los elementos de diseño a nivel de la calle, las variaciones en la estructura tridimensional y la forma y el uso de materiales complementarios.

B

Asentamiento y orientación de la construcción

Orientar los edificios hacia calles, plazas y parques para activar los espacios públicos y minimizar las vistas hacia estacionamientos superficiales a lo largo de las fachadas de calles principales.

C

Conexiones a usos adyacentes

Brindar a los peatones y a las bicicletas acceso desde vecindarios y prestaciones circundantes mediante el uso de aceras directas y conexiones de senderos.

D

Parques y espacios públicos

Integrar parques y otros espacios públicos de reunión, tales como las plazas, para uso de los residentes del distrito y del vecindario, así como también de los trabajadores.



E **Transiciones a vecindarios**
 Incorporar viviendas a lo largo de periferias compartidas para posibilitar una transición más gradual en cuanto a la intensidad de uso de la tierra.

F **Conservación de energía y recursos**
 Integrar prácticas de construcción amigables con el medioambiente al diseño de edificios nuevos y a la reforma de edificios existentes.

G **Densidad e intensidad**
 Concentrar la densidad y la intensidad a lo largo de los corredores más importantes, en particular aquellos por donde circulan medios de transporte de alta frecuencia o donde se planifica que lo hagan.

H **Reinversión y rehabilitación**
 Fomentar las modernizaciones a las tiendas de comestibles antiguas para adaptarlas a las necesidades cambiantes de la comunidad.

Vecindario de uso mixto | VARIEDAD DE USOS



A Vecindarios adyacentes
Los distritos de vecindarios de uso mixto están rodeados de vecindarios, lo que les brinda a los residentes del área un acceso fácil a los servicios y prestaciones.

B Casas adosadas y residencias de unidades múltiples
Las casas adosadas y las residencias de unidades múltiples a lo largo de la periferia del distrito amplían las opciones habitacionales cerca de los servicios.

C Oficina
Los bancos, los consultorios médicos y otros usos para beneficio del vecindario ofrecen opciones de empleo para los residentes del área.

Variedad de usos

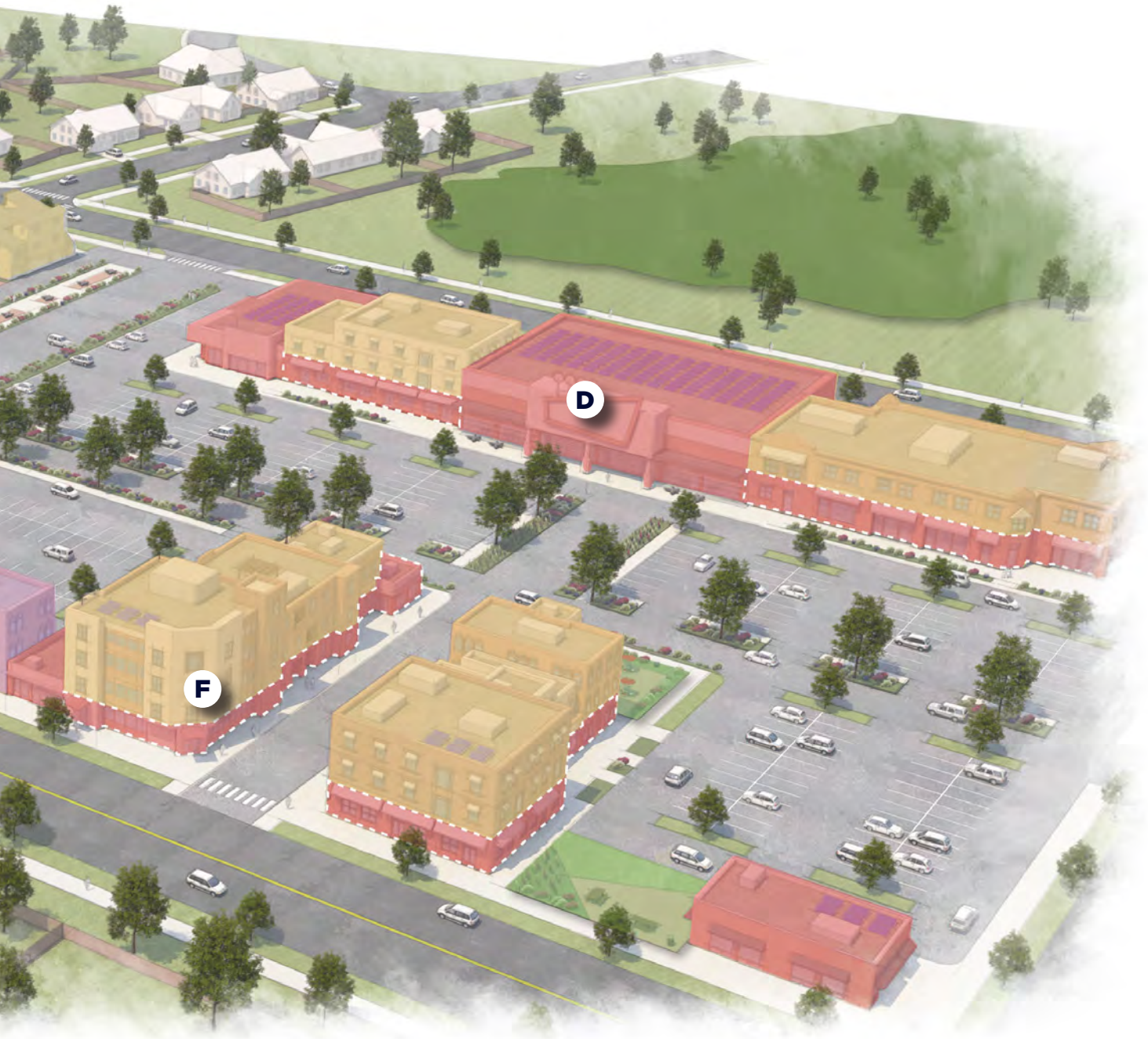
Casa adosada

Unidades múltiples

Minorista o comercial

Oficina

Parques, espacio abierto y plazas

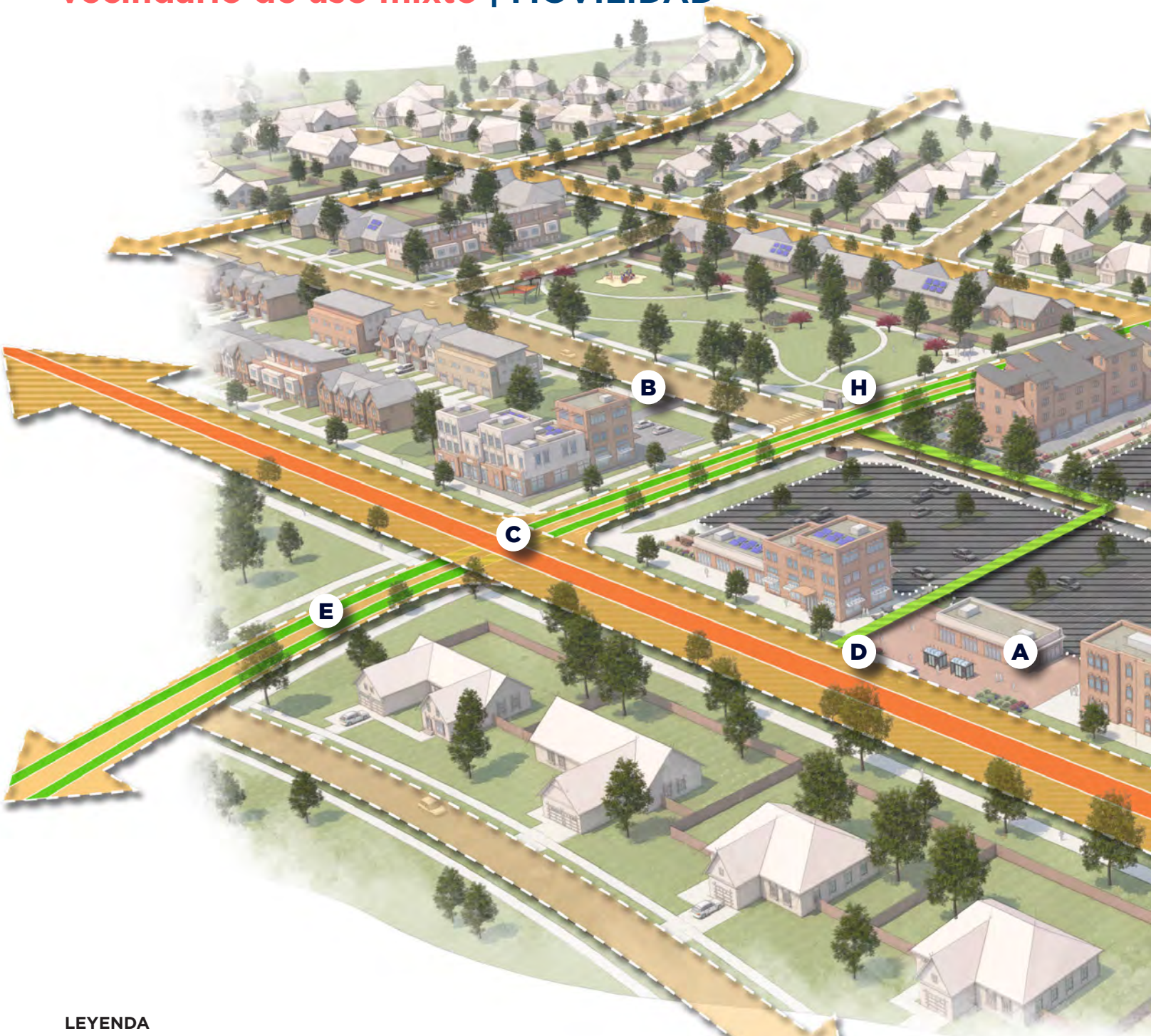


D Minorista o comercial
 Los centros de vecindarios de uso mixto por lo general ofrecen la venta de comestibles como atracción principal; en algunos lugares, las tiendas existentes pueden requerir mejoras o reformas para acomodarse a los nuevos inquilinos o usos a medida que la dinámica de las ventas minoristas cambia con el tiempo.






E Parques
 Los parques comunitarios brindan un servicio al distrito y a los vecindarios adyacentes.

F Edificios de uso mixto
 Los comercios de venta minorista con residencias u oficinas arriba contribuyen al dinamismo del distrito.

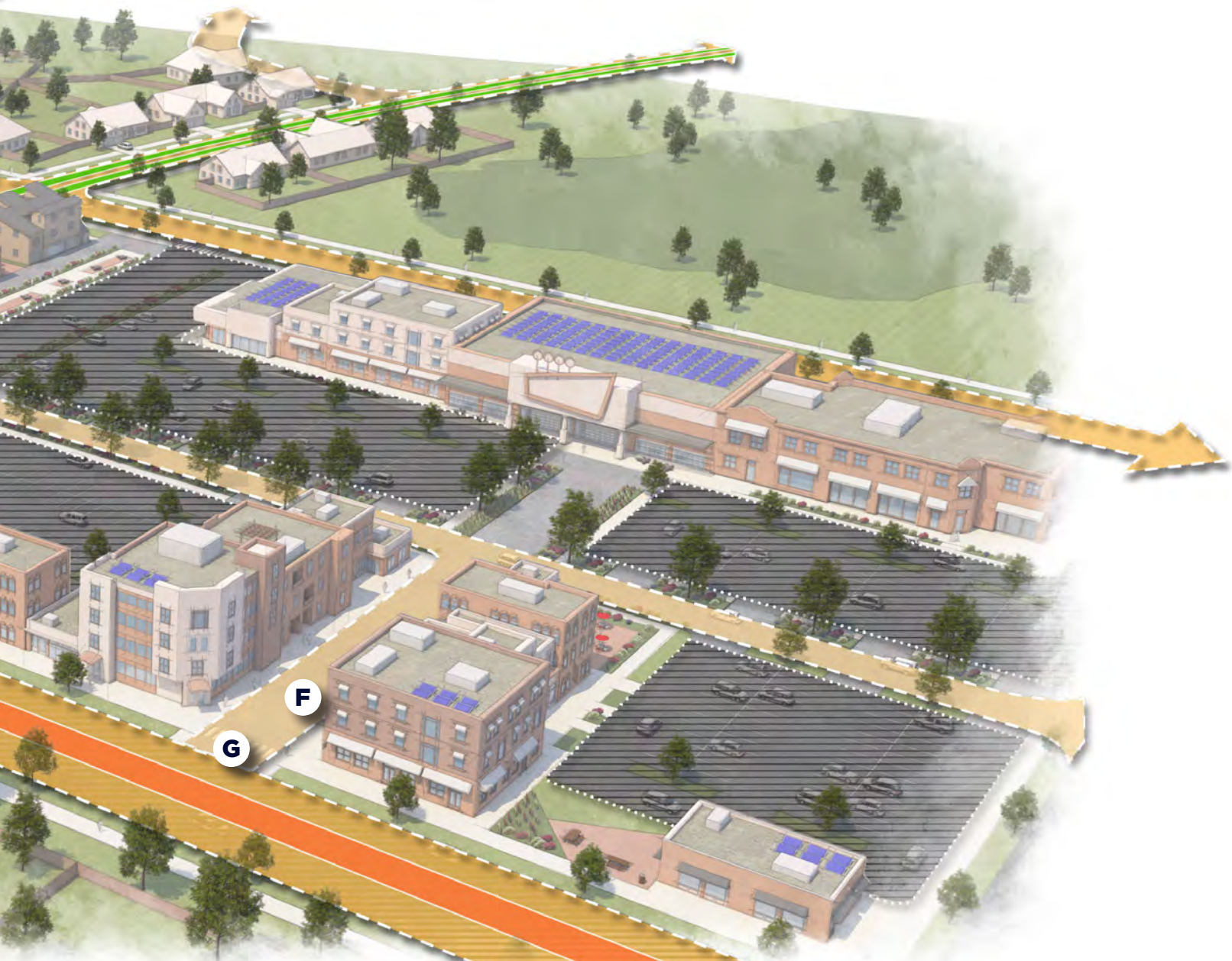
Vecindario de uso mixto | MOVILIDAD



LEYENDA

 Carretera colectora	 Sendero regional
 Carretera local	 Carril protegido para bicicletas
 Principal	 Parcela de estacionamiento superficial
 Corredor para bicicletas o tránsito	

- A Centro de Movilidad**
El centro de movilidad multimodal conecta los servicios de bicicletas, autobús y otros, tales como el servicio por demanda o por demanda en microbús.
- B Calles locales**
Las calles locales ofrecen conexiones directas con vecindarios adyacentes.
- C Senderos**
Sendero amplio para bicicletas o peatones que conecta el distrito con establecimientos regionales y en toda la ciudad.



D Servicio de transporte público
 Servicio de autobús local (frecuencia de 30 min.), por demanda o por demanda en microbús.

E Carriles protegidos o resguardados para bicicletas
 El carril protegido o resguardado para bicicletas ofrece una infraestructura conectada y de bajo estrés para bicicletas.

F Zona peatonal
 Calle de acceso amigable para los peatones con prestaciones (p.ej., mobiliario urbano, árboles) y un sistema de orientación espacial (wayfinding).

G Cruces peatonales
 Cruces peatonales mejorados a lo largo de calles de alto volumen y alta velocidad.

H Vías verdes del vecindario
 La vía verde del vecindario conecta con la infraestructura para bicicletas en toda la ciudad.



ÁREAS SUBURBANAS DE USO MIXTO

Dónde estamos hoy

La mayoría de los distritos de uso mixto suburbanos establecidos en Fort Collins en la actualidad son centros de baja densidad, orientados al desplazamiento en automóviles y también ampliamente orientados en torno a usos comerciales y de ventas minoristas. Muchos de estos centros son más antiguos y están recibiendo el impacto de los cambios en la dinámica minorista, que han llevado a una reducción en las tiendas físicas y a una mayor dependencia de los vendedores minoristas en línea. Como resultado, los edificios vacíos y los estacionamientos superficiales de gran tamaño y subutilizados no son poco frecuentes.

Oportunidades para el futuro

Los distritos de uso mixto suburbanos ayudan a satisfacer las necesidades de los vecindarios circundantes y de las poblaciones más lejanas. Si bien en la actualidad están ampliamente orientados al desplazamiento en automóviles, se fomenta la integración en ellos de usos residenciales de densidad más alta y una variedad más amplia de comercios minoristas y restaurantes, oficinas y entretenimiento para ayudar a revigorar los centros subutilizados, ampliar las opciones habitacionales donde existe o se planifica contar con servicios de transporte público y mejorar el acceso a los servicios y prestaciones tanto en los distritos existentes como en los nuevos.

CONSIDERACIONES CLAVE

Beneficios

- » La reutilización adaptativa de los centros vacíos y subutilizados ayuda a maximizar el terreno y la infraestructura disponibles.
- » La readaptación de los centros existentes puede ayudar a ampliar las opciones y los servicios habitacionales en áreas con deficiencias en los servicios.
- » Los usos de densidad más alta y las mejoras para peatones y bicicletas ayudan a favorecer el transporte público existente y planificado.

Limitaciones o concesiones potenciales

- » Los cambios aumentarán gradualmente; las urbanizaciones de densidad más alta y/o de uso mixto vertical pueden no ser viables en todos los distritos de uso mixto suburbanos.
- » La frecuencia y el tipo de transporte público serán determinados por la densidad e intensidad de uso de la tierra y la variedad general de usos; no todos los distritos de uso mixto suburbanos tendrán el mismo nivel de servicios.

¿Qué hará falta?

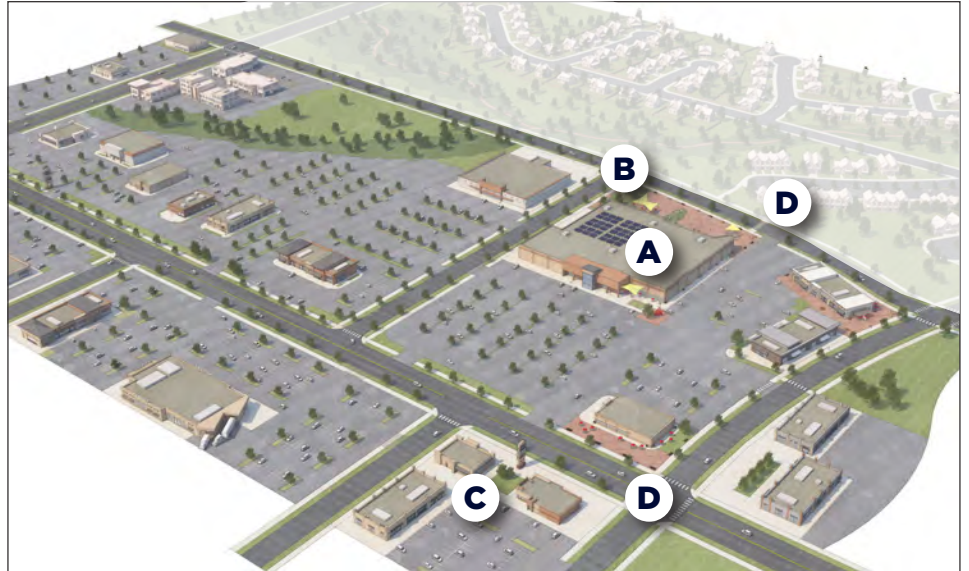
- » Evaluación y actualizaciones potenciales de la zonificación existente para reforzar las características deseadas.
- » Normas de diseño para abordar las transiciones entre distritos y vecindarios.

¿Cómo podrían evolucionar los distritos de uso mixto suburbanos con el tiempo?

Reforma discreta

En los casos en que se planea una reforma discreta de un distrito existente, las consideraciones clave incluyen oportunidades para:

- A. readaptar megatiendas vacías o subutilizadas para usos nuevos;
- B. incorporar espacios para la reunión de la comunidad, tales como áreas para cenar afuera y pequeñas plazas;
- C. modernizar el paisajismo y la señalización; y
- D. mejorar las conexiones para peatones y bicicletas con los vecindarios adyacentes y distritos laborales.



Rediseño moderado

En los casos en que se planea un rediseño moderado de un distrito existente, las consideraciones clave (además de las descritas arriba) incluyen el potencial de:

- A. activar espacios alrededor de edificios existentes;
- B. reutilizar estacionamientos superficiales en exteriores con usos residenciales multifamiliares y otros usos secundarios; e
- C. integrar el servicio de transporte de frecuencia más alta.



Reutilización y reurbanización significativas

En los casos en que se planea una reurbanización sustancial de un distrito existente, las consideraciones clave (además de las descritas arriba) incluyen el potencial de:

- A. incorporar una variedad más amplia de usos a densidades que justifiquen el servicio de transporte público;
- B. cambiar los estacionamientos superficiales a estacionamientos estructurados en lugares específicos;
- C. acomodar a las familias y empleos necesarios para respaldar el transporte público de alta frecuencia o BRT; y
- D. hacer un progreso más significativo encaminado al logro de los objetivos de acción climática de la Ciudad.





Un centro comercial al aire libre y de una sola planta con estacionamiento superficial ofrece comodidad para acceder a comercios minoristas, restaurantes y otros servicios.



Un edificio de uso mixto con comercios minoristas en la planta baja y residencias arriba ofrece a las personas una experiencia urbana en un entorno suburbano.



Un estacionamiento superficial convertido en urbanización de uso mixto a lo largo de una línea de autobús de alta frecuencia o BRT amplía las opciones habitacionales y el acceso a los servicios. Un espacio público con plazas y mobiliario urbano moderno crea un lugar atractivo para caminar, descansar o conectarse con otros lugares tomando un autobús.



A

Diseño de la construcción

Diseñar edificios que se relacionen con el espacio público a través de un énfasis en los elementos de diseño a nivel de la calle, las variaciones en la estructura tridimensional y la forma y el uso de materiales complementarios.

B

Asentamiento y orientación de la construcción

Orientar los edificios hacia calles, plazas y parques para activar los espacios públicos y minimizar las vistas hacia estacionamientos superficiales a lo largo de las fachadas de calles principales.

C

Espacios públicos

Integrar plazas y otros espacios públicos dinámicos en todo el distrito para uso de los residentes del distrito y del vecindario, así como también de los trabajadores.

D

Estacionamiento estructurado

Rodear las áreas de estacionamiento con los usos a los cuales sirven y activan a nivel de la superficie, cuando sea apropiado.

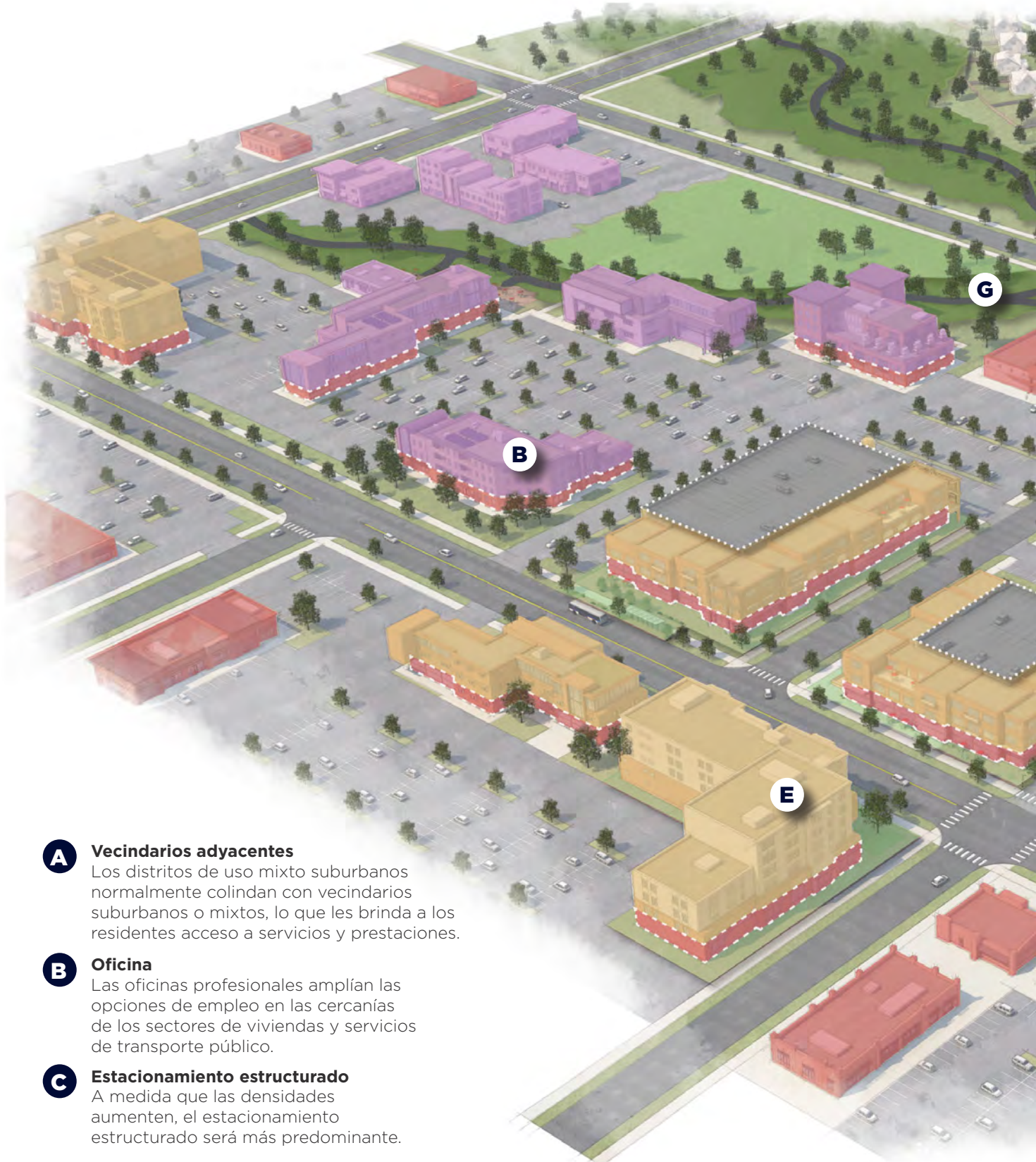


E Conservación de energía y recursos
Integrar paneles solares y otras tecnologías de construcción amigable con el medioambiente, tales como techos verdes o techos fríos, en edificios nuevos y existentes para impulsar los objetivos de acción climática.

F Edificios de uso mixto
Concentrar la densidad y la intensidad de uso de la tierra cerca de los servicios de transporte público y en las intersecciones más importantes.

G Reforma de megatiendas
Fomentar mejoras de megatiendas antiguas y/o su reutilización para adaptarlas a la cambiante dinámica minorista y a las necesidades de la comunidad.

Áreas suburbanas de uso mixto | VARIEDAD DE USOS



- A Vecindarios adyacentes**
Los distritos de uso mixto suburbanos normalmente colindan con vecindarios suburbanos o mixtos, lo que les brinda a los residentes acceso a servicios y prestaciones.
- B Oficina**
Las oficinas profesionales amplían las opciones de empleo en las cercanías de los sectores de viviendas y servicios de transporte público.
- C Estacionamiento estructurado**
A medida que las densidades aumenten, el estacionamiento estructurado será más predominante.

Variedad de usos

Unidades múltiples

Minorista o comercial

Oficina

Parques, espacio abierto y plazas

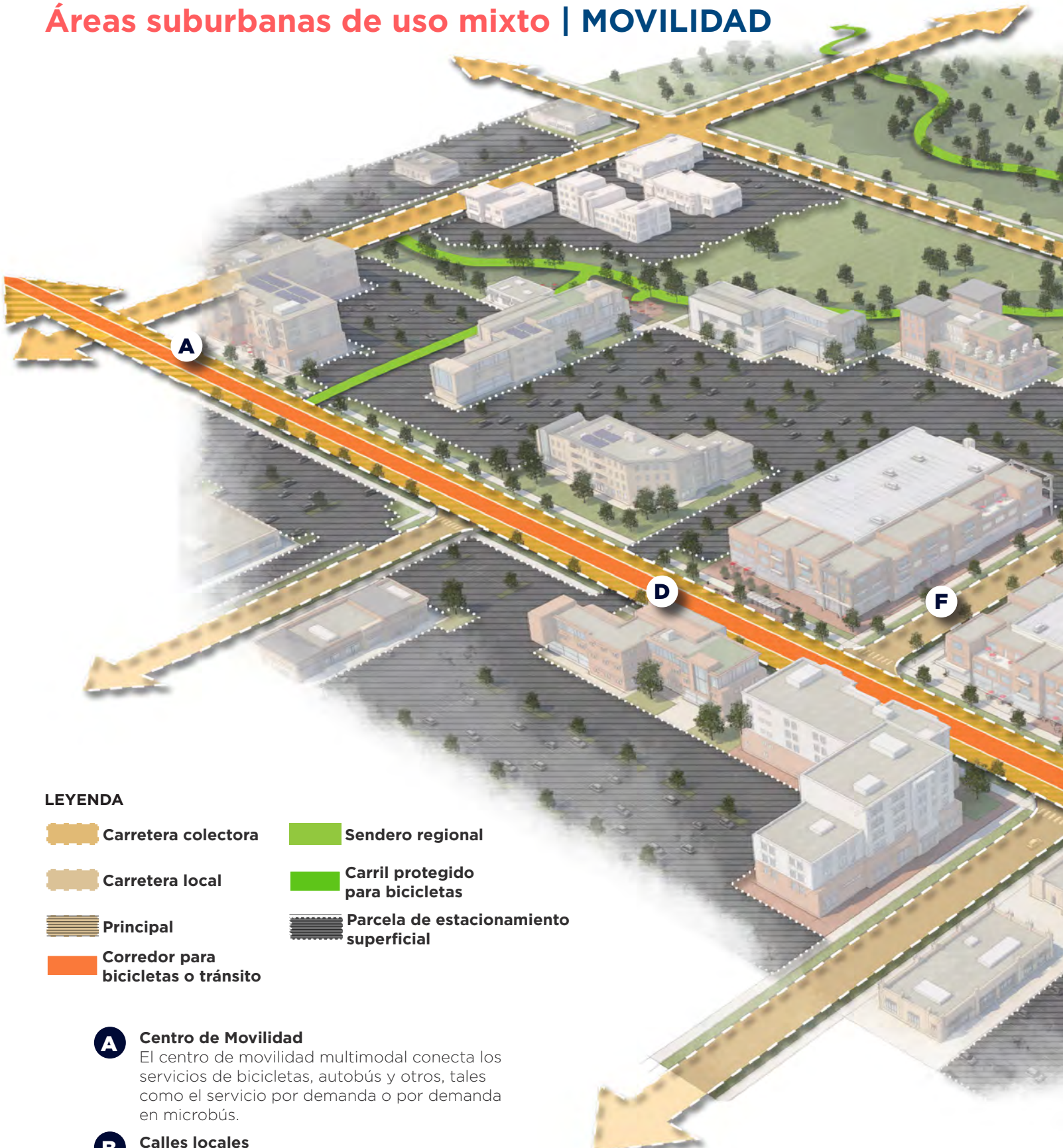


D Minorista o comercial
La configuración y la cantidad de usos minoristas o comerciales varían en cada distrito.








E Edificios de uso mixto
Los comercios minoristas en la planta baja con oficinas o residencias arriba activan las áreas para peatones.

F Espacios públicos
Las plazas y los espacios públicos ofrecen lugares para que residentes y trabajadores se reúnan.

G Sistema de senderos
Un sistema de senderos interconectados conecta el distrito con los vecindarios circundantes y otros destinos.

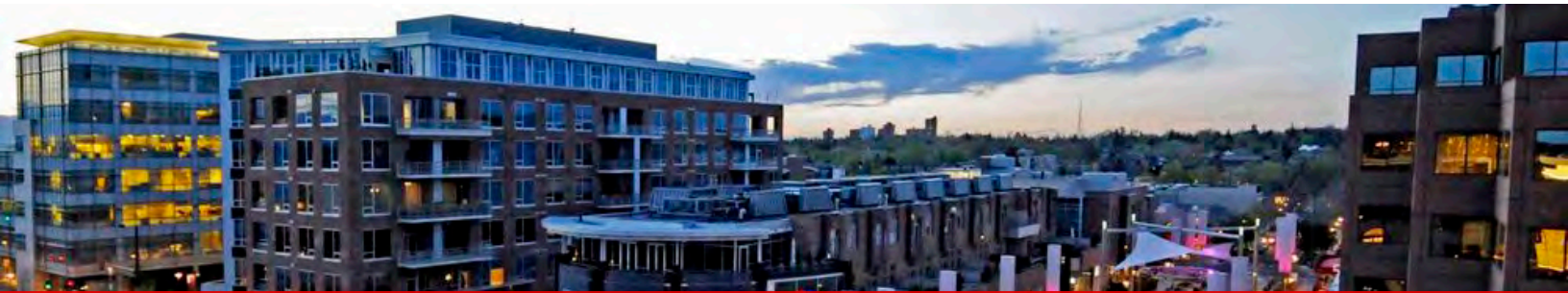


LEYENDA

- | | | | |
|--|-------------------------------------|---|--|
|  | Carretera colectora |  | Sendero regional |
|  | Carretera local |  | Carril protegido para bicicletas |
|  | Principal |  | Parcela de estacionamiento superficial |
|  | Corredor para bicicletas o tránsito | | |

- A Centro de Movilidad**
El centro de movilidad multimodal conecta los servicios de bicicletas, autobús y otros, tales como el servicio por demanda o por demanda en microbús.
- B Calles locales**
Las calles locales brindan acceso hacia y desde vecindarios adyacentes.
- C Sendero regional**
Sendero amplio para bicicletas o peatones que conecta el distrito con establecimientos regionales y en toda la ciudad.

- D Transporte público**
Autobús local (frecuencia de 30 min.), por demanda o por demanda en microbús.
- E Carriles protegidos o resguardados para bicicletas**
El carril protegido o resguardado para bicicletas ofrece una infraestructura conectada y de bajo estrés para bicicletas.



USO MIXTO URBANO

Dónde estamos hoy

Si bien la Ciudad implementa políticas, normativas e incentivos de apoyo desde hace años, las urbanizaciones adyacentes a las estaciones MAX existentes y a lo largo de otros corredores, planificadas para los servicios de transporte de alta frecuencia, en muchos casos no han alcanzado densidades suficientes para respaldar el transporte público ni han incluido la variedad de usos generadores de actividades deseados en estos lugares. Allí donde en los últimos años se han construido proyectos que respaldan el transporte público, la altura, la densidad general y la relación entre estos proyectos y los vecindarios circundantes han sido controversiales.

Oportunidades para el futuro

Si bien en la actualidad los distritos de uso mixto urbanos pueden parecer similares en carácter a los distritos de uso mixto suburbanos, estos distritos ofrecen el mayor potencial para una diversa variedad de usos en áreas con densidades suficientes para respaldar el transporte público en el corto plazo. Para desarrollar todo el potencial de las inversiones en transporte existentes y a futuro a largo de corredores clave, será fundamental que los distritos de uso mixto urbanos se construyan a su máximo potencial.

CONSIDERACIONES CLAVE

Beneficios

- » Aprovechar la inversión pública en la línea MAX y apoyar la red ampliada de transporte de pasajeros que desea la comunidad mediante el impulso de una mayor densidad e intensidad.
- » Ampliar sustancialmente las opciones habitacionales en áreas donde el servicio de transporte de alta frecuencia ayuda a compensar los espacios minoristas o comerciales subutilizados.
- » Mejorar el acceso a los servicios para empleados y residentes en los distritos de uso mixto urbanos o en los lugares adyacentes a ellos.
- » Apoyar los esfuerzos de la Ciudad en la reducción de las millas viajadas por vehículo (VMT) y respaldar los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Limitaciones o concesiones potenciales

- » Los aumentos en la densidad adyacente a los vecindarios existentes pueden ser controversiales en algunos lugares.
- » La ampliación del servicio BRT (o de un servicio de alta frecuencia similar) puede no ser viable a menos que se alcancen densidades favorables al transporte público o hasta que eso suceda.

¿Qué hará falta?

- » Evaluación y actualizaciones potenciales de la zonificación existente para reforzar las características deseadas.
- » Modificación de incentivos existentes para priorizar a los distritos de uso mixto urbanos.
- » Necesidad potencial de requerir densidades más altas y usos favorables al transporte público en lugares clave, en vez de solo fomentarlos o incentivarlos.
- » Normas de diseño para abordar las transiciones en densidad e intensidad entre distritos y vecindarios.

¿Cómo podrían evolucionar los distritos de uso mixto urbanos con el tiempo?

Reforma discreta

En los casos en que se planea una reforma discreta de un distrito de uso mixto urbano existente (o una fase inicial en un proyecto de fases múltiples), las consideraciones clave incluyen oportunidades para convertir un cuadrante de la intersección o del centro para lograr lo siguiente:

- A.** ampliar la variedad de usos para incluir residencias multifamiliares, oficinas y otros servicios secundarios mediante la reutilización de estacionamientos superficiales y el reemplazo de comercios minoristas de un solo piso;
- B.** concentrar el nuevo uso mixto de alta densidad inmediatamente adyacente a las estaciones de BRT; y
- C.** apoyar la continua viabilidad de usos minoristas o comerciales existentes en cuadrantes adyacentes mediante el aumento de los niveles de actividad en general.



Rediseño moderado

En los casos en los que se planea un rediseño moderado de un distrito existente (o se completaron fases posteriores en un proyecto de fases múltiples), las consideraciones clave (además de las descritas arriba) incluyen el potencial de:

- A.** convertir fachadas y usos de baja intensidad existentes en otros cuadrantes para uso mixto de alta intensidad con el fin de diversificar más las opciones habitacionales y la variedad general de usos en el distrito; e
- B.** incorporar prácticas de urbanización sostenible (paneles solares, techos verdes, zanjas de drenaje con cobertura vegetal).



Reutilización y reurbanización significativas

En los casos en los que se planea una reurbanización sustancial de un distrito existente (o en la ampliación integral de un proyecto de fases múltiples), las consideraciones clave (además de las descritas arriba) incluyen el potencial de:

- A.** reemplazar comercios minoristas o centros comerciales obsoletos en el cuadrante final con urbanizaciones de uso mixto y de alta intensidad; y
- B.** establecer un patrón de manzanas más propicio para caminar que mejore las conexiones con las estaciones de BRT, los vecindarios adyacentes y los distritos laborales;
- C.** incorporar casas adosadas o viviendas multifamiliares de menor escala donde el distrito colinda con vecindarios adyacentes para posibilitar una transición más gradual en cuanto a la densidad e intensidad en el uso de la tierra; y
- D.** hacer un progreso más significativo encaminado al logro de los objetivos de acción climática de la Ciudad.





Una estación de BRT mejorada con paisajismo, asientos y espacio para eventos establece un destino cuando se activa con restaurantes, comercios minoristas y otros servicios.



Los comercios minoristas en planta baja, las aceras más anchas y los cruces de calle a mitad de cuadra crean un lugar activo y propicio para caminar.



Adyacente a una estación de BRT, la urbanización de uso mixto se levanta de tres a cinco pisos y respalda una variedad de usos que incluyen comercios minoristas, espacios residenciales y oficinas.



A **Diseño de la construcción**
Diseñar edificios que se relacionen con el espacio público a través de un énfasis en los elementos de diseño a nivel de la calle, las variaciones en la estructura tridimensional y la forma y el uso de materiales complementarios.

B **Orientación de la construcción**
Orientar los edificios hacia calles, plazas y parques para activar los espacios públicos y minimizar las vistas hacia estacionamientos superficiales a lo largo de las fachadas de calles principales.

C **Organización de la construcción**
Concentrar los edificios a lo largo de las calles y pasillos de circulación de vehículos más importantes como una forma de definir y encerrar el espacio público.

D **Espacios públicos**
Integrar plazas y otros espacios públicos dinámicos en todo el distrito para uso de los residentes del distrito y del vecindario, así como también de los trabajadores.



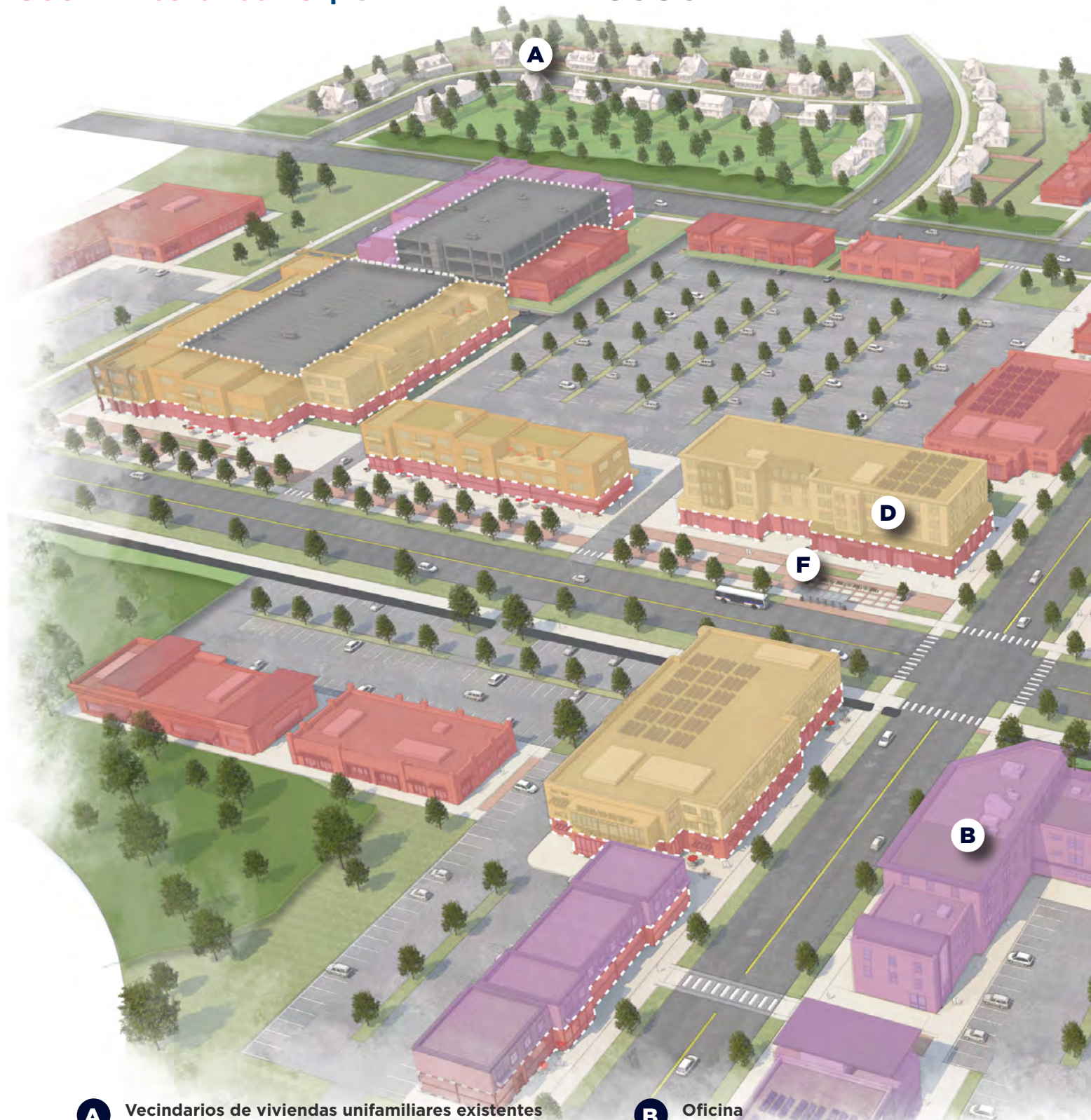
E Estacionamiento estructurado
Rodear las áreas de estacionamiento con los usos para los cuales sirven y activarlos en planta baja, cuando sea apropiado.

F Conservación de energía y recursos
Integrar paneles solares y otras tecnologías de construcción amigable con el medioambiente, tales como techos verdes o techos fríos, en edificios nuevos y existentes para impulsar los objetivos de acción climática.

G Edificios de uso mixto
Concentrar la densidad y la intensidad de uso de la tierra cerca de los servicios de transporte público y en las intersecciones más importantes.

H Paisajes urbanos consistentes
Integrar los árboles de la calle, el arte público, el paisajismo, la iluminación de zonas peatonales y otros elementos de diseño urbano para establecer un carácter distintivo.

Uso mixto urbano | VARIEDAD DE USOS



A Vecindarios de viviendas unifamiliares existentes
Los distritos de uso mixto urbanos normalmente colindan con vecindarios suburbanos o mixtos, lo que les brinda a los residentes acceso a servicios y prestaciones.

B Oficina
Las oficinas brindan oportunidades de empleo que deberían integrarse al distrito.

Variedad de usos

Unidades múltiples

Minorista o comercial

Oficina

Parques, espacio abierto y plazas



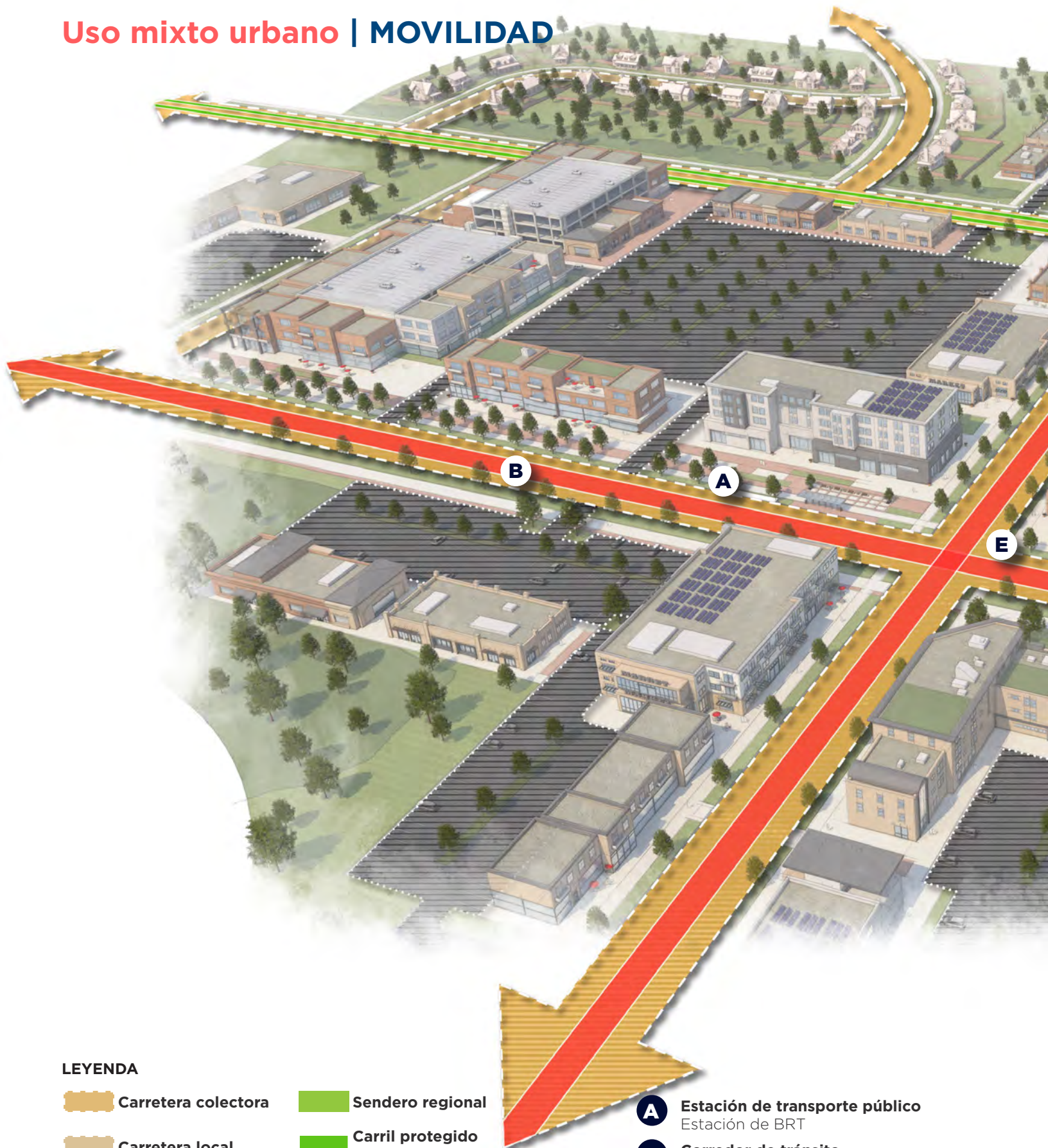
C Estructuras de estacionamiento
Las estructuras de estacionamiento se integran a la urbanización nueva.

D Edificios de uso mixto
Debería desarrollarse una variedad de usos dentro de los edificios, con comercios minoristas en la planta baja y residencias u oficinas arriba.








E Plazas
Deberían construirse plazas nuevas a medida que se lleva a cabo la reurbanización.

F Estación de transporte público
La variedad de usos y la mayor intensidad deberían respaldar una estación de transporte público de alta frecuencia.

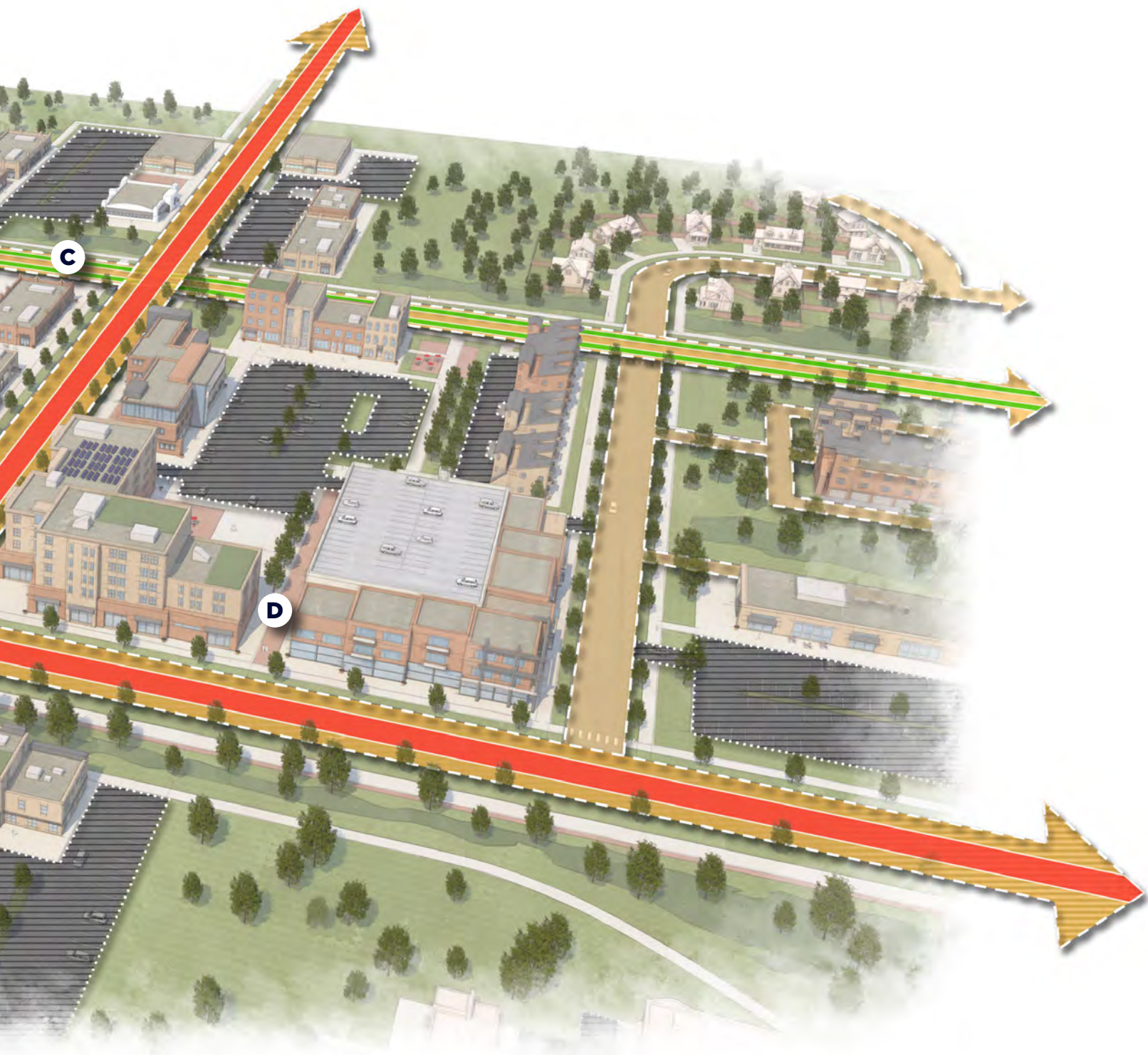
Uso mixto urbano | MOVILIDAD



LEYENDA

-  Carretera colectora
-  Carretera local
-  Principal
-  Corredor para bicicletas o tránsito
-  Sendero regional
-  Carril protegido para bicicletas
-  Parcela de estacionamiento superficial

- A** Estación de transporte público
Estación de BRT
- B** Corredor de tránsito
BRT con carriles exclusivos para cruce prioritario de autobuses y métodos para reducir la permanencia de los medios transporte público ante las señales de tránsito.



C Carriles protegidos o resguardados para bicicletas
El carril protegido o resguardado para bicicletas ofrece una infraestructura conectada y de bajo estrés para bicicletas.

D Zona peatonal
Calle principal amigable para los peatones con prestaciones (p.ej., mobiliario urbano, árboles) y un sistema de orientación espacial (wayfinding).

E Cruces peatonales
Cruces peatonales mejorados a lo largo de calles de alto volumen y alta velocidad.



USO MIXTO LABORAL Y RESIDENCIAL

Dónde estamos hoy

Los cambios de preferencias a nivel nacional están llevando a los empleadores a tomar decisiones acerca de dónde radicarse en función de los accesos a prestaciones acordes a la calidad de vida que demanda la fuerza laboral más joven, tales como centros comerciales, servicios y lugares para comer. Como resultado, los lugares de uso mixto y accesibles al transporte público se están volviendo más atractivos para los empleadores y los trabajadores que ellos buscan. Actualmente, muchos de los distritos laborales de uso mixto existentes en la ciudad son más característicos de un modelo de uso único y orientado al desplazamiento en automóvil y no cuentan con medios de transporte público de alta frecuencia. En los casos en que se han incorporado servicios secundarios y/o residenciales multifamiliares como parte de los distritos laborales de uso mixto, los usos se han mantenido segregados.

Oportunidades para el futuro

Debería fomentarse la reforma de los parques de oficinas obsoletos y de uso único, así como de los usos laborales, en los distritos laborales de uso mixto, para ayudar a que Fort Collins se mantenga competitiva con respecto a su capacidad para satisfacer las necesidades de los empleadores actuales y futuros, en particular en áreas donde existe o se planea contar con transporte público de alta frecuencia (p. ej., el corredor Harmony). Las oportunidades para integrar una variedad de usos más diversa, tales como viviendas multifamiliares, servicios secundarios y prestaciones y conexiones mejoradas con los vecindarios circundantes y los corredores de tránsito, ayudarán a transformar a estos distritos en destinos más dinámicos, a la vez que apoyarán otras prioridades de la comunidad.

CONSIDERACIONES CLAVE

Beneficios

- » Brindar más oportunidades para que las personas vivan y accedan a servicios diarios a una distancia a pie o en bicicleta desde su lugar de trabajo.
- » Oportunidad de revigorar los parques de oficinas suburbanos y antiguos que de otra forma podrían estar subutilizados.
- » Las mayores densidades tienen más probabilidad de favorecer un servicio de transporte público de frecuencia más alta y servicios adicionales de los vecindarios en los distritos adyacentes.
- » Respaldar los esfuerzos de la Ciudad en la reducción de las millas viajadas por vehículo y respaldar los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Limitaciones o concesiones potenciales

- » Los aumentos en la densidad adyacente a los vecindarios existentes pueden ser controversiales en algunos lugares.
- » La ampliación del servicio BRT (o de un servicio de alta frecuencia similar) puede no ser viable a menos que se alcancen densidades favorables al transporte público o hasta que eso suceda.

¿Qué hará falta?

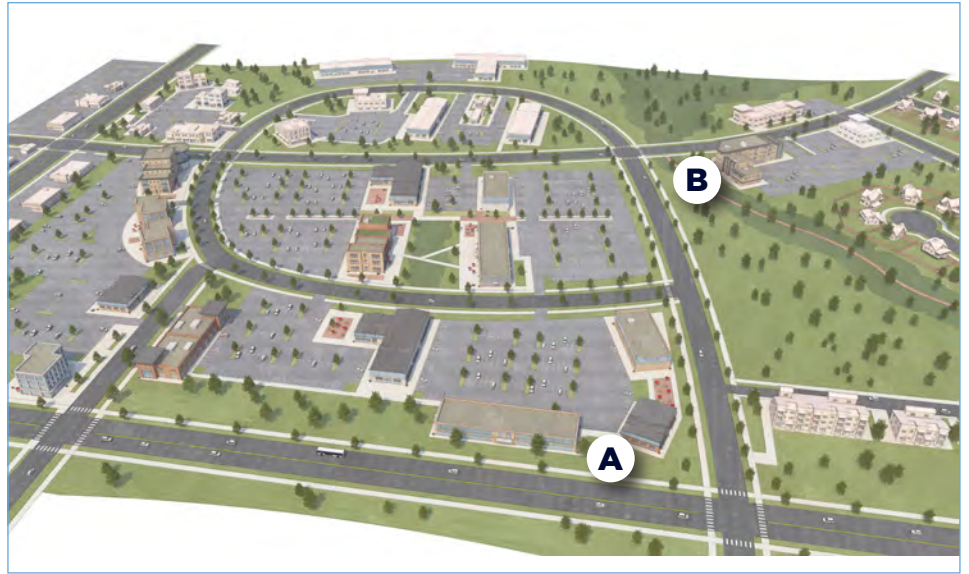
- » Evaluación y potenciales actualizaciones de la zonificación existente para reforzar las características deseadas (p.ej., integración de viviendas y servicios con usos de empleo).
- » Necesidad potencial de requerir densidades más altas y usos favorables al transporte público en lugares clave, en vez de solo fomentarlos o incentivarlos.
- » Normas de diseño para abordar las transiciones en densidad e intensidad entre distritos y vecindarios.

¿Cómo podrían evolucionar los distritos laborales de uso mixto con el tiempo?

Reforma discreta

En los casos en que se planea una reforma discreta de un distrito existente que ofrezca oportunidades de empleo y espacios residenciales, las consideraciones clave incluyen oportunidades para:

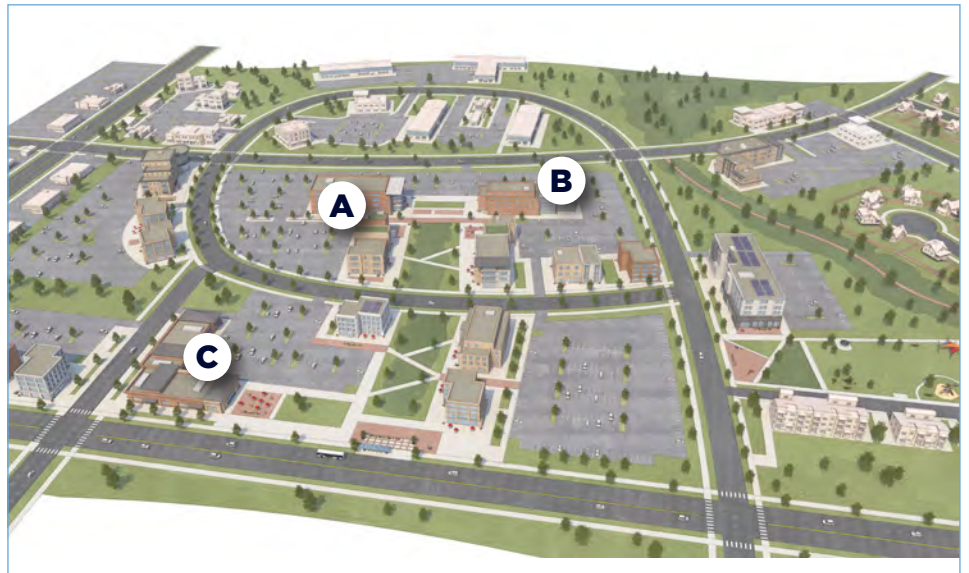
- A. incorporar servicios secundarios, tales como comercios minoristas o restaurantes, en la periferia del distrito; y
- B. mejorar las vías de conexión de peatones y bicicletas con los vecindarios adyacentes.



Rediseño moderado

En los casos en que se planea un rediseño moderado de un distrito existente que ofrezca oportunidades de empleo y espacios residenciales, las consideraciones clave (además de las descritas arriba) incluyen el potencial para:

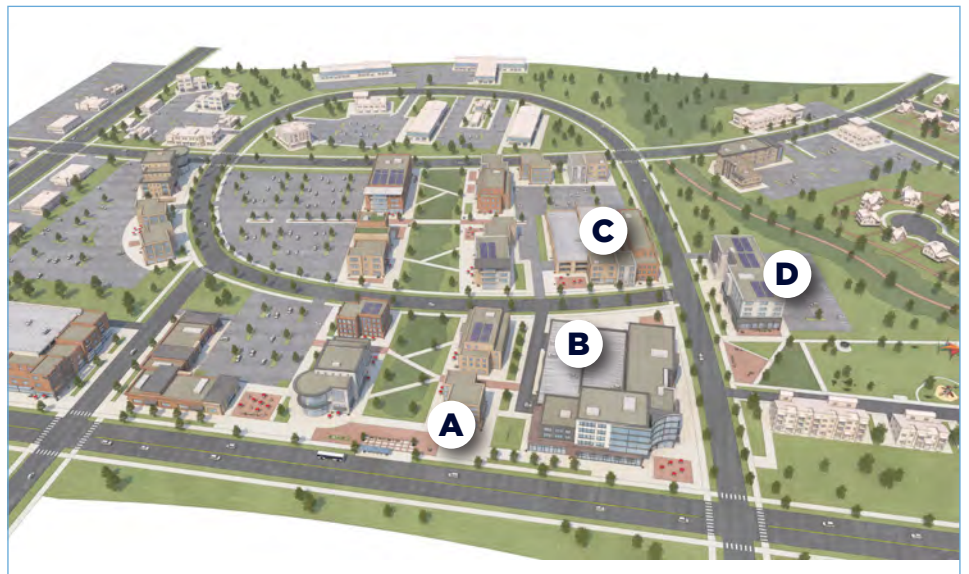
- A. incorporar usos de oficina más intensivos con estacionamientos superficiales;
- B. integrar los servicios secundarios y las viviendas multifamiliares a lo largo de la plaza y del espacio verde central;
- C. integrar restaurantes adicionales, comercios minoristas y otros servicios secundarios.



Reutilización y reurbanización significativas

En los casos en que se planea una reurbanización significativa de un distrito existente que ofrezca oportunidades de empleo y espacios residenciales, las consideraciones clave (además de las descritas arriba) incluyen el potencial para una variedad similar de usos en áreas con densidades más altas y que respalden mayormente el transporte público:

- A. Los usos de intensidad alta se concentran en espacios adyacentes a las estaciones de BRT (en antiguos estacionamientos superficiales).
- B. Las estructuras de estacionamiento se integran a la urbanización nueva.
- C. La urbanización de uso mixto adicional se extiende a lo largo del corredor de tránsito adyacente al distrito.
- D. Se logra un progreso más significativo encaminado al logro de los objetivos de acción climática de la Ciudad.





Un parque de oficinas con edificios de uno a dos pisos y estacionamiento superficial tiene lugar para un espacio verde compartido y plazas.



Una estación de BRT junto a una carretera principal posibilita conexiones regionales hacia y desde el parque de oficinas. Las plazas, los espacios verdes y las aceras crean entornos amigables para peatones afuera de los edificios.



Los edificios de oficinas de tres a cinco pisos con comercios minoristas en planta baja ocupan las calles principales y están bien conectados con espacios de plazas, cruces peatonales y aceras.

Distritos laborales de uso mixto | FORMA CONSTRUIDA



- A** **Diseño de la construcción**
Diseñar edificios que se relacionen con el espacio público a través de un énfasis en los elementos de diseño a nivel de la calle, las variaciones en la estructura tridimensional y la forma y el uso de materiales complementarios.
- B** **Ubicación de edificios**
Ubicar los edificios cerca del sistema de calles o vías verdes para crear un espacio público atractivo y activo.

- C** **Orientación de la construcción**
Orientar los edificios hacia calles, plazas y parques.
- D** **Transporte público de alta frecuencia**
Concentrar los usos de mayor intensidad adyacentes a las estaciones de transporte público de alta frecuencia.
- E** **Estacionamiento estructurado**
Rodear las áreas de estacionamiento con los usos a los cuales sirven y activan a nivel de la superficie, cuando sea apropiado.



F **Conservación de energía y recursos**
Integrar paneles solares y otras tecnologías de construcción amigable con el medioambiente, tales como techos verdes o techos fríos, en edificios nuevos y existentes para impulsar los objetivos de acción climática.

Distritos laborales de uso mixto | VARIEDAD DE USOS



A **Parques de oficinas actuales**
Se conservan los parques de oficinas actuales en algunos lugares.

B **Minorista o comercial**
Comercios minoristas, restaurantes y otros servicios, tales como jardines de infancia, brindan servicios a los empleados y residentes.

C **Residencia de unidades múltiples**
Las viviendas de unidades múltiples adyacentes al distrito son de fácil acceso para los empleados.

Variedad de usos

Unidades múltiples

Minorista o comercial

Oficina

Parques, espacio abierto y plazas



D **Estructuras de estacionamiento**
Las estructuras de estacionamiento se integran a la urbanización nueva.

E **Edificios de uso mixto**
Los comercios minoristas en la planta baja con oficinas o residencias arriba el paso de peatones frente a las fachadas.

F **Espacios públicos**
Las plazas y los espacios públicos ofrecen lugares para que residentes y trabajadores se reúnan.

G **Estación de transporte público**
La estación de transporte público de alta frecuencia debería tener una ubicación central dentro del distrito.

Distritos laborales de uso mixto | MOVILIDAD



LEYENDA

- | | |
|---|--|
|  Carretera colectora |  Sendero regional |
|  Carretera local |  Carril protegido para bicicletas |
|  Principal |  Parcela de estacionamiento superficial |
|  Corredor para bicicletas o tránsito | |

- A Sendero regional**
Sendero amplio para bicicletas o peatones conecta el distrito con establecimientos regionales y en toda la ciudad.
- B Carriles protegidos para bicicletas**
El carril protegido o resguardado para bicicletas ofrece una infraestructura conectada y de bajo estrés para bicicletas.
- C Corredor de tránsito**
BRT con carriles exclusivos para cruce prioritario de autobuses y métodos para reducir la permanencia de los medios transporte público ante las señales de tránsito.



D Centro de movilidad
 El centro de movilidad multimodal conecta los servicios de bicicletas, autobús y otros, tales como el servicio por demanda o por demanda en microbús.

E Zona peatonal
 Área amigable para los peatones con prestaciones (p.ej., mobiliario urbano, árboles) y un sistema de orientación espacial (wayfinding).

F Cruces peatonales
 Cruces peatonales mejorados a lo largo de calles de alto volumen y alta velocidad.

PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE

El Plan Maestro de Transporte (TMP) define una visión para la movilidad en Fort Collins, que se logra mediante una red confiable y segura de transporte multimodal para todos los residentes, visitantes y empleados. La Ciudad reconoce la importancia de una red de transporte integrada y equilibrada que cuente con acceso y movilidad para todas las personas. Los patrones de viaje actuales, cuando la mayoría viaja de forma individual, son insostenibles. Este patrón genera carreteras saturadas, baja calidad del aire, alto consumo de energía, impactos en el cambio climático y costos elevados para ampliar y mantener las calles. El TMP busca cambiar el patrón de transporte actual mediante la creación de un mejor equilibrio entre los diferentes modos para reducir los viajes individuales. Para lograrlo, este plan describe una visión atrevida para mejorar la accesibilidad, la movilidad, la confiabilidad y la seguridad del sistema de transporte en todos sus modos.



"Espero que, en 20 años, Fort Collins haya tenido la valentía suficiente para salirse del estándar del modo de vida centrado en el transporte en automóvil. Deberíamos comenzar ahora y planificar formas alternativas para reunirnos y transportarnos".

-Residente de Fort Collins

A photograph of a city street scene. In the foreground, a dark green car is driving on a paved road. To the right, a green and white tram is moving along a dedicated track. The background features modern, multi-story residential or commercial buildings with colorful facades. The scene is framed by trees and a clear sky.

Un marco para el transporte del futuro

Declaración sobre la visión para el transporte

El sistema de transporte de Fort Collins trasladará a personas y bienes con seguridad y eficiencia y, al mismo tiempo, será accesible, confiable y práctico.

Introducción

El Plan Maestro de Transporte anterior le proporcionó a Fort Collins un mapa de ruta efectivo hacia un futuro multimodal. Sin embargo, el transporte evolucionó de manera veloz en los años siguientes. Los nuevos modos de movilidad compartida, el apoyo a la iniciativa Avanzando hacia la Eliminación de los Fallecimientos (Moving Towards Zero Deaths) y el Plan de Acción Climática representan solo algunos de los desarrollos de transporte que están cambiando la movilidad en Fort Collins.

Esta actualización enfatiza el progreso de Fort Collins hacia una red de transporte multimodal bien conectada. La actualización también reconoce que las tendencias sociales, tecnológicas, demográficas y climáticas en constante cambio requieren una mejora constante en la gestión del transporte. Fort Collins mantiene su compromiso de preservar el acceso de la comunidad mediante el transporte multimodal seguro, a la vez que lo amplía para incluir la igualdad, la sostenibilidad y las nuevas tecnologías como otros componentes fundamentales del proceso de planificación.

Las recomendaciones y la orientación del Plan Maestro de Tránsito de 2019 están reflejadas en esta actualización, además del Plan para Bicicletas de 2014. Además, el Plan Maestro de Transporte incorpora elementos del Plan de Transporte Regional (RTP) para 2040 de la Organización de Planificación Metropolitana de North Front Range (NFRMPO) que afectan a Fort Collins.

El proceso de desarrollo del plan fue un esfuerzo colaborativo del personal de la Ciudad de varios departamentos, partes interesadas clave y miembros del público. Para el Plan Maestro de Transporte se recolectaron aportes de la comunidad como parte del proceso de participación comunitaria en la elaboración del Plan de la Ciudad, a través de varios talleres comunitarios, encuestas en persona y en línea y muchos otros eventos.

Se desarrollaron diez principios principales para abarcar, orientar y desarrollar políticas que garanticen que el sistema de transporte esté en concordancia con la visión y los objetivos más amplios de la Ciudad:

- 1 **Coordinar los planes, la gestión y las inversiones de transporte con las decisiones y los planes relacionados con el uso del terreno.**
- 2 **Construir y mantener una infraestructura de alta calidad compatible con todos los modos de transporte.**
- 3 **Impulsar la innovación del transporte mediante la exploración y el uso de sistemas y tecnologías emergentes que impulsen la transformación.**
- 4 **Búsqueda de soluciones de transporte regional.**
- 5 **Garantizar que el transporte público sea una opción de desplazamiento segura, asequible, eficiente y práctica para personas de todas las edades y capacidades.**
- 6 **Apoyar el uso de bicicletas como una opción de viaje segura, simple y conveniente para todas las edades y capacidades mediante la construcción de una red de instalaciones conectadas.**
- 7 **Apoyar el desplazamiento a pie como una opción de viaje segura, simple y conveniente para todas las edades y capacidades mediante la construcción de una red conectada de aceras, caminos y senderos.**
- 8 **Gestionar el sistema de transporte para garantizar un flujo de tránsito y autobuses confiable mediante la gestión de la demanda y la optimización del sistema de transporte.**
- 9 **Utilizar el sistema de transporte para respaldar una comunidad saludable y equitativa.**
- 10 **Apoyar y mejorar la seguridad para todos los modos.**

Las estrategias de implementación del Plan Maestro de Transporte permitirán que Fort Collins implemente con éxito una visión en la que el sistema de transporte público traslade a personas y bienes de manera segura y eficiente. El sistema también será accesible para todos, con opciones de transporte confiables, prácticas, innovadoras e intuitivas que sean compatibles con la economía en crecimiento de la ciudad a través de infraestructura, programas y servicios sostenibles.

ORGANIZACIÓN DEL PLAN

El Plan Maestro de Transporte está organizado en seis secciones que se centran en componentes clave de una red de transporte sostenible. Cada sección se guía por su propia declaración de visión y los principios del plan subyacentes para guiar a Fort Collins en la realización de su visión general sobre el transporte. Estas secciones brindan una descripción general del estado de la red de transporte actual en cuanto se relacionan con el tema de cada sección, así como también los puntos donde Fort Collins puede mejorar sus programas e inversiones para lograr mejores resultados. Asimismo, el plan ofrece una descripción general de las nuevas tendencias y mejores prácticas y un mapa de ruta que muestra cómo Fort Collins puede aprovechar las nuevas estrategias de transporte en cada categoría.



1. INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

Planificar una red de transporte físico que admita el transporte multimodal.



2. OPCIONES DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Análisis profundo de la función que cumple cada modo de transporte en la construcción de la red de movilidad de Fort Collins.



3. SALUD E IGUALDAD

Garantizar que la red de transporte cumpla una función clave en mejorar los resultados sociales.



4. INNOVACIÓN

Comprender las tecnologías emergentes y cómo las nuevas tendencias afectan los desplazamientos.



5. SEGURIDAD

La visión completa del Plan no puede alcanzarse sin un esfuerzo por eliminar las lesiones graves y los incidentes fatales de las carreteras de Fort Collins.



6. SOSTENIBILIDAD Y RESILIENCIA

Dar un giro en el transporte para que no tenga consecuencias ambientales dañinas, sino que sea una fuente de mejores resultados ambientales.





INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

DECLARACIÓN SOBRE LA VISION EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA

La infraestructura de transporte de Fort Collins facilitará el traslado seguro y eficiente de personas, bienes y servicios con independencia del modo de transporte.

La infraestructura se mejorará junto con el desarrollo del uso del terreno y respetará los valores de la comunidad y el medio ambiente.

PRINCIPIOS DE APOYO

PRINCIPIO T1

Coordinar los planes, la gestión y las inversiones de transporte con las decisiones y los planes relacionados con el uso del terreno.

PRINCIPIO T2

Construir y mantener infraestructura de alta calidad que sea compatible con todos los modos de transporte.

PRINCIPIO T5

Garantizar que el transporte público sea una opción de viaje segura, asequible, eficiente y conveniente para las personas de todas las edades y capacidades.

Introducción

Esta sección describe las prioridades para futuras inversiones en la infraestructura del transporte de Fort Collins. La inversión estratégica en infraestructura les brinda a residentes y visitantes diversas opciones de modos de transporte seguros, cómodos e intuitivos que equilibren costos, tiempo, resultados ambientales y beneficios de salud. El núcleo de este sistema es la "red en niveles". La red en niveles crea un conjunto de conexiones de transporte coherente y conectado para todos los modos hacia los diferentes destinos en Fort Collins.

Dónde estamos hoy

La cantidad de millas viajadas por vehículo (VMT) aumenta cada año en Fort Collins. Con el aumento continuo de la población, se estima que las VMT aumentarán todavía más, incluso cuando disminuyen las millas viajadas por persona. Esto significa que habrá más vehículos en los caminos que ya están saturados. En varias zonas de Fort Collins, los caminos ya alcanzaron el ancho planificado. Por lo tanto, el espacio disponible para el tráfico es limitado. La infraestructura existente debe gestionarse con efectividad y eficiencia para mantener el alto nivel de movilidad que esperan los residentes y los visitantes de Fort Collins.

Oportunidades para el futuro

Aunque se espera que aumenten las VMT en toda la ciudad debido al crecimiento de la población y el empleo, se proyecta que las VMT diarias por persona se reducirán en un 6 %, lo cual va de la mano con el objetivo de la Ciudad de reducir la dependencia en los automotores y aumentar otros modos de movilidad compartida. Establecer alternativas confiables y cómodas para transportarse sin un vehículo y promover alternativas a conducir de forma individual para reducir las VMT son componentes esenciales del Plan Maestro de Transporte.

La red en niveles

El Plan Maestro de Transporte se desarrolló con un marco de red en niveles, el cual se enfoca en el modo en que la red de transporte de la ciudad puede funcionar como un sistema para satisfacer las necesidades de todos los usuarios. El concepto de red en niveles, recomendado por el Instituto de Ingenieros de Transporte, resalta la seguridad en todos los modos de transporte a la vez que respalda los principios y las políticas clave de la Ciudad.

LAS REDES EN NIVELES DAN PRIORIDAD A LAS CARRETERAS PARA DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE, LO CUAL CONTRIBUYE A INFORMAR OPCIONES DE INVERSIÓN DIFÍCILES.

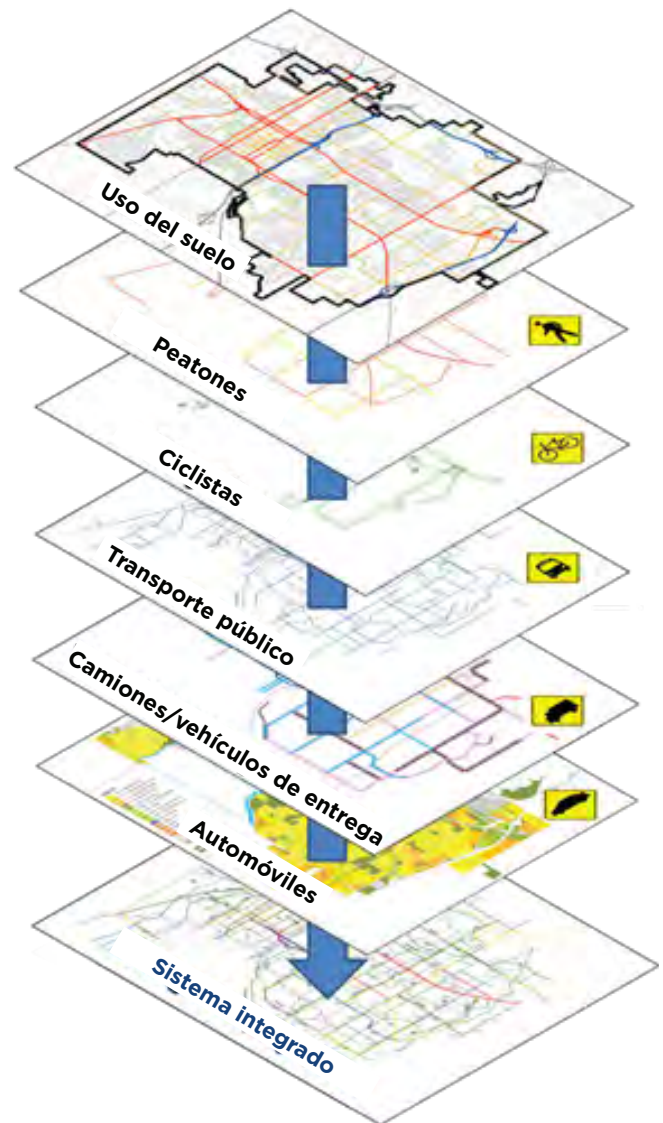
Introducción al concepto de red en niveles

Fort Collins está comprometido a planificar y construir calles completas. Sin embargo, lograr que cada carretera cumpla las demandas y las necesidades de todos los modos de transporte suele plantear un desafío.

El concepto de red en niveles considera a las calles como sistemas. Cada tipo de calle está diseñado para crear una experiencia de alta calidad para sus usuarios objetivo. Un enfoque de red en niveles permite que ciertas calles se concentren en modos de transporte o tipos de usuarios específicos y, a la vez, desalienta los usos no compatibles. Por ejemplo, una calle céntrica podría estar planificada para brindar una experiencia agradable para peatones de compras, ciclistas recreativos y personas que buscan estacionar en la calle, mientras que desalentaría el uso para "tomar un atajo" a través del tráfico y el paso de camiones a nivel regional.

El punto fundamental es que los usos del terreno descritos en el plan estructural tienen efectos en la red en niveles. La mayor densidad de uso del terreno genera más actividades de transporte y, por lo tanto, requiere más formas de transporte eficientes desde el punto de vista del espacio, como andar en bicicleta, caminar, usar autobuses, motocicletas y patinetas. En zonas de la ciudad con menor densidad, es importante mantener la accesibilidad vehicular y, al mismo tiempo, brindar conexiones clave para bicicletas y accesos peatonales en todas las calles.

Las siguientes secciones de este capítulo describen los "niveles" individuales de las redes de transporte modal que han sido desarrollados para transporte público, peatones, bicicletas y vehículos. Cuando se combinan todos los niveles, el resultado es un sistema completo, conectado y multimodal que está integrado con los patrones de uso del terreno subyacentes. Las siguientes secciones ofrecen una descripción general de cada nivel. Los mapas con todos los niveles se pueden encontrar en la parte de Opciones de movilidad y transporte del TMP.



Fuente: Instituto de Ingenieros de Transporte, 2011

Nivel de red de transporte público

El Plan Maestro de Tránsito especifica corredores de la ciudad donde, en el futuro, funcionará el servicio de transporte público. Se prevé que el nivel de red de transporte público cree un equilibrio entre cobertura (al funcionar en varias zonas de la ciudad) y productividad (brindar un servicio de alta frecuencia a lo largo de los corredores por donde se desplazan un gran número de viajeros). Esto se logrará al ampliar el servicio de autobuses de tránsito rápido (BRT) y de alta frecuencia a corredores con usos del terreno compatibles con el transporte público, que incluyan nodos de uso urbano y mixto denso y centros de gran actividad y movimiento laboral.

El futuro servicio de autobuses con rutas fijas se divide en cuatro tipologías: BRT, de alta frecuencia, local y regional. El Plan Maestro de Tránsito identifica una lista de mejoras estructurales y de funcionamiento para facilitar la ampliación del servicio de rutas fijas. Por ejemplo, en las futuras rutas de los servicios de BRT y de alta frecuencia, se identifican proyectos para permitir un desplazamiento más rápido de los autobuses mediante mejoras en las señales de tránsito (técnicas para reducir la permanencia de medios de transporte público ante señales de tránsito) y los carriles para evitar las filas, además de mejoras para las zonas de espera de los pasajeros.

Para facilitar la cobertura del transporte público a medida que crece la ciudad, se han identificado nuevas "zonas de innovación en movilidad" donde se implementarán nuevos tipos de servicios de transporte público, como autobuses autónomos o alianzas con servicios privados de transporte de pasajeros por demanda, a fin de conectar con mayor eficiencia las zonas de menor densidad de Fort Collins con el troncal de la ruta fija.

¿Qué sucedió con los corredores de transporte mejorados (ETC)?

El TMP de 2011 priorizó la inversión en corredores de transporte mediante la designación de ETC: corredores diseñados de forma exclusiva para incorporar una combinación de automóviles, medios de transporte público, bicicletas y peatones, lo cual podría incluir una priorización diferente de los modos de transporte dentro de estos corredores. Al introducir el concepto de red en niveles en el TMP, el concepto de ETC se reemplaza con la identificación de corredores prioritarios para medios de transporte público, bicicletas, peatones y automóviles.

La transformación más notable de los ETC en esta actualización al Plan Maestro de Transporte son los corredores para BRT y para transporte público de alta frecuencia. Estos corredores se basan en la intensificación esperada de uso del terreno que se identificó en el Plan Estructural.

Nivel de red de peatones

En algún momento del viaje, todos son peatones. Por lo tanto, todas las calles de la ciudad deberían contar con una acera y rampas accesibles según la Ley para Estadounidenses con Discapacidades (ADA). En ciertas zonas de la ciudad donde hay un mayor volumen de peatones, se prioriza la experiencia peatonal, como en el centro y cerca de la Universidad Estatal de Colorado.

A diferencia de la red en niveles para ciclistas, autobuses y vehículos, las ubicaciones prioritarias para peatones no se limitan a ciertos corredores. Por el contrario, se identifican según los resultados del Modelo de Prioridades de la Ciudad. Este enfoque hacia el componente peatonal de la red en niveles reconoce que se pretende que haya instalaciones para peatones cómodas en todas las calles y no solo en ciertos corredores.



Nivel de red para bicicletas

Si bien las bicicletas son bienvenidas y están permitidas en todas las calles de Fort Collins, el nivel de red para bicicletas identifica corredores con instalaciones exclusivas para bicicletas integradas por carriles protegidos, carriles con zonas de contención, carriles estándar o senderos verdes en los vecindarios. El Plan para Bicicletas de 2014 define un resultado clave: garantizar que "el 80 % de los residentes viva, como máximo, a un cuarto de milla de una infraestructura para bicicletas de bajo estrés" y que "todos los vecindarios tengan acceso a una ruta para bicicletas de bajo estrés".

De acuerdo con el concepto de red en niveles, no todas las calles requieren ni deberían contar con una infraestructura para bicicletas de bajo estrés, pero la mayoría de los residentes debería estar cerca de una de ellas. Por ejemplo, en las calles donde hay altas velocidades y grandes volúmenes, o estacionamiento a 45 grados, no es apropiado ni posible ofrecer una infraestructura para bicicletas de bajo estrés. Sin embargo, es importante establecer una infraestructura paralela que pueda

ofrecerles una red conectada y de bajo estrés a los ciclistas, además de acceso a destinos clave. En cierta forma, la red para bicicletas de bajo estrés es similar a los caminos principales por los que se desplazan vehículos. No es necesario (ni apropiado) que todas las calles sean arterias, pero las calles se ubican a intervalos razonables para garantizar el buen acceso vehicular.

El Plan Maestro de Transporte hace referencia al Plan para Bicicletas de 2014 para identificar corredores con prioridad para ciclistas mediante la identificación de una infraestructura designada para bicicletas. Toda la infraestructura designada para bicicletas en la red en niveles será de bajo estrés, según la metodología de nivel de estrés del tránsito incluida en el Plan para Bicicletas de 2014. La red para bicicletas de bajo estrés también tiene como objetivo incluir a otros usuarios, como motocicletas eléctricas y patinetas.



Día de Pedalear al Trabajo

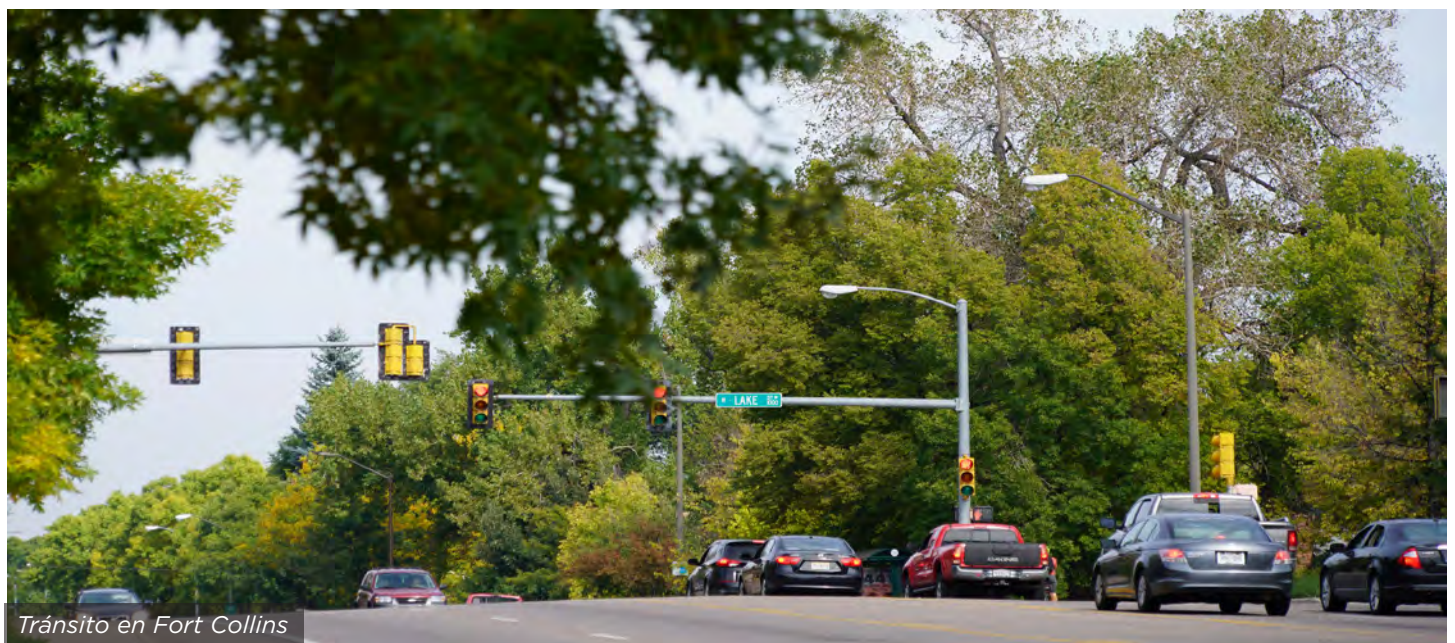
Nivel de red de vehículos/camiones y Plan Maestro de Calles

Definir alternativas confiables y cómodas que sustituyan al transporte en automóvil y promover alternativas a viajar solo en el automóvil son componentes esenciales del plan. Sin embargo, los vehículos a motor seguirán siendo una de las formas principales de transporte para las personas en Fort Collins. Además, es importante reconocer la importancia de brindar una movilidad vehicular eficiente y confiable para los negocios, lo cual incluye los repartos.

La red principal de calles de la ciudad (**Figura 5-1**) define el nivel principal de vehículos y camiones, que también es compatible con los niveles de red para transporte público, peatones y bicicletas. Esta importante red de carreteras contribuye a orientar las inversiones en transporte y funciona como el marco global de transporte.

La red principal de calles está definida en el Plan Maestro de Calles (MSP), el cual informa el desarrollo del Programa de Mejoramiento de Capital. El MSP ayuda a identificar proyectos que la Ciudad debería emprender para satisfacer las futuras necesidades de transporte y se actualiza para reflejar las demandas, la nueva infraestructura y la planificación.

El Plan Maestro de Calles se actualizará como una tarea pendiente temprana luego de adoptar el TMP. Las actualizaciones al MSP reflejarán las futuras necesidades de transporte identificadas por el modelo de transporte regional, la información provista por las partes interesadas y los comentarios del público, así como la adopción del concepto de red en niveles.



Tránsito en Fort Collins

LEYENDA

- Colectora (2 carriles)
- Arteria (2 carriles)
- Arteria (4 carriles)
- Arteria principal (6 carriles)
- Interestatal

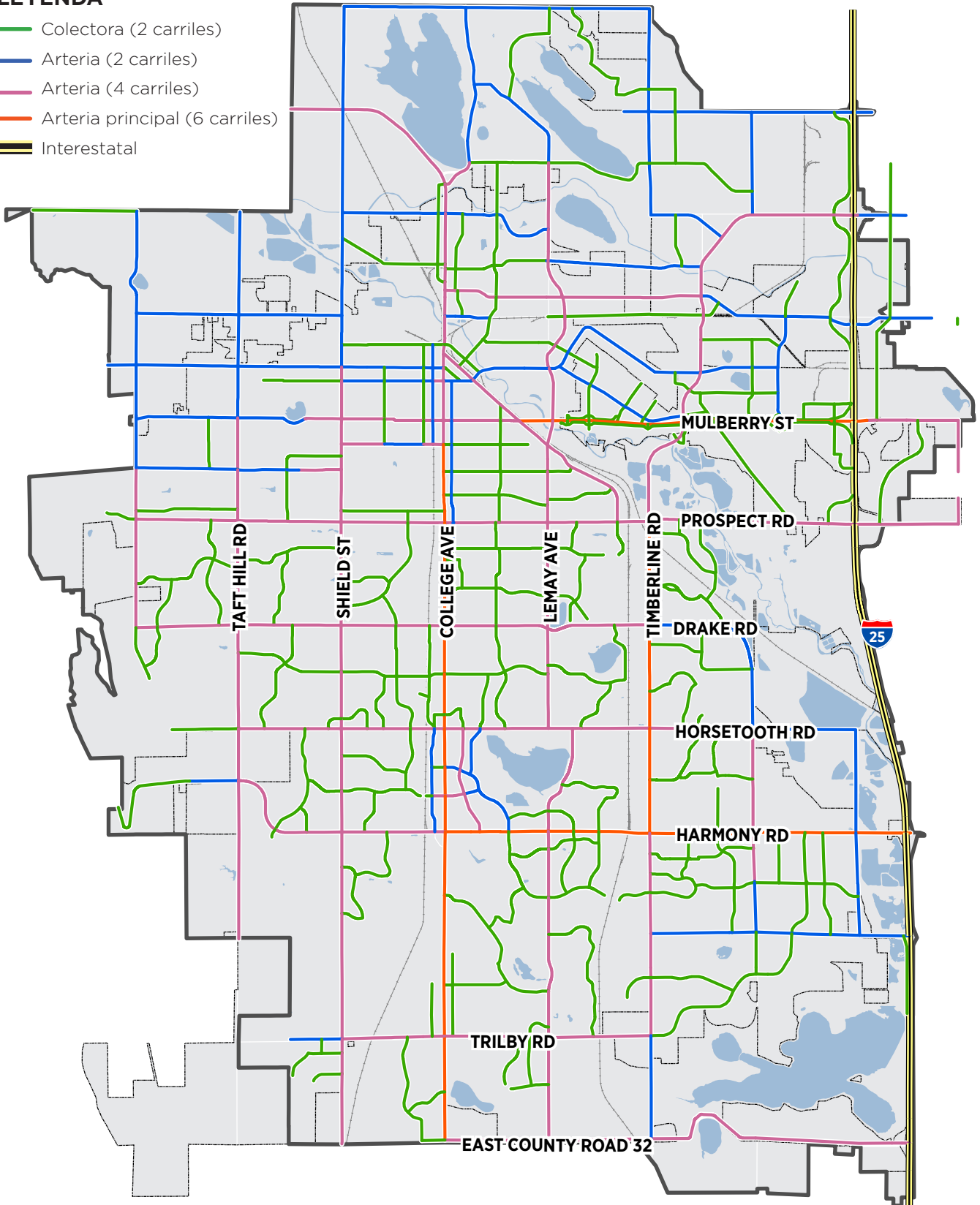


Figura 5-1: Red principal de calles

Nivel de servicio multimodal (MMLOS)

EL NIVEL DE SERVICIO MULTIMODAL ES UNA HERRAMIENTA PARA IDENTIFICAR QUÉ TIPOS DE INSTALACIONES DEBERÍAN INCLUIRSE EN CADA NIVEL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE Y CÓMO IMPLEMENTARLAS.

Antecedentes y objetivo

Fort Collins fue una de las primeras ciudades en adoptar estándares de nivel de servicio multimodal (MMLOS) para evaluar la utilidad de los proyectos para peatones, ciclistas, personas que viajan en transporte público y vehículos. El uso continuo y la implementación de las prácticas del MMLOS ayudaron a alcanzar metas y objetivos multimodales, a satisfacer las necesidades de la comunidad y a brindar transparencia para los urbanizadores y para el público.

Para seguir creando proyectos y desarrollos que tengan servicios de alto nivel para todos los modos de transporte, es necesario que se actualicen los estándares actuales del MMLOS. Su configuración actual dificulta su cumplimiento para algunos proyectos y desarrollos debido a ciertas limitaciones y falta de flexibilidad. Además, los estándares actuales no reflejan las buenas prácticas que se usan en los proyectos de mejoramiento de capital.

Otro objetivo clave para actualizar estos estándares es agilizar el proceso de verificación del desarrollo, al brindar claridad para los desarrolladores y el personal de la Ciudad. Con el sistema existente, los estándares del MMLOS ayudan a identificar vacíos en el sistema de transporte, pero son difíciles de aplicar y no permiten una implementación uniforme de las mejoras de infraestructura multimodal por parte de los desarrolladores.

Actualizaciones recomendadas

Fort Collins busca pasar de los "estándares" del MMLOS a un sistema basado en pautas para informar los esfuerzos de planificación, los proyectos de capital y el proceso de revisión del desarrollo de la Ciudad.

Las pautas definen un resultado o diseño deseable, pero permiten desvíos en circunstancias excepcionales. Pasar de un estándar a una pauta permite que el personal de la Ciudad implemente mejoras con más facilidad en zonas de derecho de paso limitado o donde existen otras limitaciones para el tipo de instalación que puede construirse.

También se espera que las actualizaciones del MMLOS modifiquen el proceso de revisión del desarrollo y cambien el modo en que los proyectos de capital de la Ciudad incorporan consideraciones multimodales. Además, se recomienda perfeccionar el panel de transporte actual para hacerle un seguimiento y compartir el progreso de Fort Collins en el área de MMLOS. En el Apéndice H3 pueden encontrarse más detalles integrales sobre el enfoque inicial recomendado.

MMLOS y revisión del desarrollo

Como parte de una actualización a los estándares y las pautas, se recomienda que la Ciudad modernice los requisitos de análisis del MMLOS para una revisión del desarrollo. Como se describe en el Apéndice H3, los cambios propuestos harían que los desarrolladores incluyan un análisis del MMLOS como parte de su Estudio de los Efectos del Tránsito estándar, a fin de identificar las mejoras necesarias.

Los proyectos identificados podrían construirse directamente por los desarrolladores o, bien podrían estar incluidos dentro de una tarifa que mitigue su costo. Un concepto evalúa ampliar la tasa de expansión del capital para transporte para que incluya proyectos adicionales de mejora multimodal.

Esta recomendación se desarrollará en mayor profundidad como una tarea pendiente temprana e incluirá un conjunto diverso de partes interesadas para garantizar que se analicen y definan bien los detalles clave.

Actualizaciones a la zona urbana del Condado de Larimer

Una parte de este proceso de actualización será revisar el Capítulo 4 de los Estándares de las Calles del Área Urbana del Condado de Larimer (LCUASS). Esto incluye cambiar el título a "Estudio de los Efectos del Transporte Multimodal", para reflejar el propósito de que los estudios sean multimodales. Esto mantiene intacto el proceso de Estudio de los Efectos del Transporte para el nivel de servicio de vehículos, pero integra las consideraciones multimodales al

revisar el texto sobre los efectos del proyecto y fortalecer ese texto en torno a la mitigación en la Gestión de la Demanda de Transporte (TDM).

Plan de Mejoramiento de Capital y Mejoras de Infraestructura

El Plan de Mejoramiento de Capital (CIP) es una lista de mejoras al sistema de transporte multimodal que son necesarias para lograr concretar la visión del TMP. En general, el CIP se actualiza en conjunción con la actualización del Plan Maestro de Transporte, para asegurar que los proyectos planificados coincidan de manera continua con la visión de transporte de la comunidad.

Lo proyectos del CIP incluyen categorías como:

- » Sistema de gestión avanzada del tránsito.
- » Bicicletas.
- » Puentes.
- » Intersecciones.
- » Estacionamiento.
- » Peatones.
- » Ferrocarril.
- » Carretera.
- » Senderos.
- » Transporte público.
- » Cruces con paso a desnivel.
- » Programa para peatones.
- » Mejoras en las paradas de autobús.

El CIP de 2012 identificó costos de USD 309.4 millones en proyectos a corto plazo (2013-18) y costos de alrededor de USD 1.3 mil millones en proyectos a largo plazo (para 2035). En el corto plazo, los proyectos de transporte público conforman la categoría más grande de proyectos de capital, con un tercio de los costos proyectados a corto plazo. Para los proyectos a largo plazo, los de carreteras conforman el porcentaje de costos más grandes. Con vistas al futuro, el CIP se actualizará cada dos años para reflejar los proyectos que se basan en las redes en niveles que se identificaron antes en el plan. Las actualizaciones del CIP también volverán a tener en cuenta las prioridades de los proyectos al considerar los cambios en el uso del terreno, los objetivos sostenibles, la evolución de los valores de la comunidad y la igualdad.

Además del CIP, hay otros esfuerzos de mejora que se priorizan mediante programas como el de peatones y el estudio de prioridad en las intersecciones arteriales.

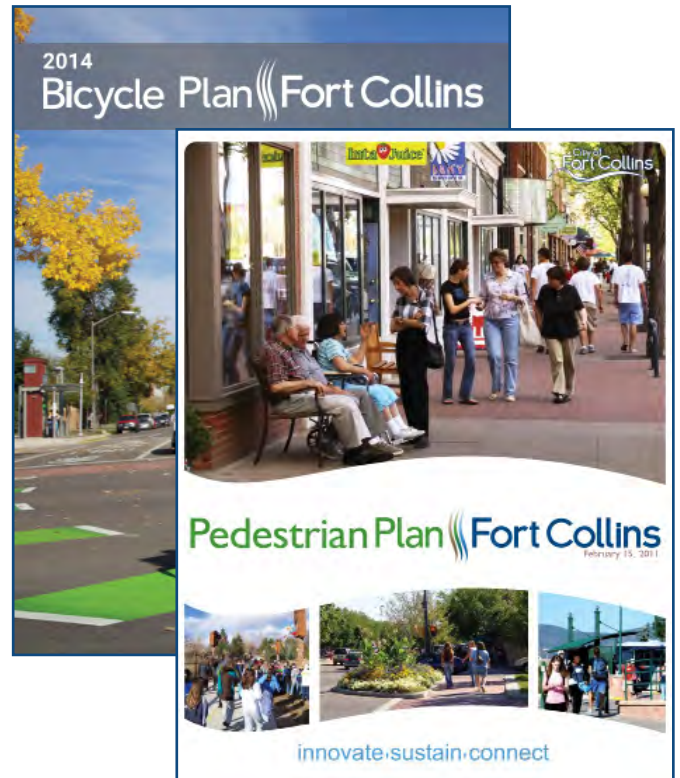
Programa de Actualización del Plan Modal

Para abarcar por completo las redes en niveles identificadas en el TMP, los planes modales deberían actualizarse de forma periódica para reflejar los cambios en los patrones de uso del terreno. El Plan para Bicicletas de 2014 debería actualizarse en 2020 o 2021 para reflejar los ajustes en los tipos de infraestructuras para bicicletas y los proyectos que se han implementado desde la adopción del plan de 2014. El Plan para Peatones de 2011 también debería actualizarse en 2020 o 2021.

Esto debería incluir actualizaciones a las zonas de prioridad peatonal, cambios a los estándares de diseño con base en las mejores prácticas y los cambios en el uso del

terreno y actualizaciones a las pautas de cruce según las recomendaciones de las mejores prácticas nacionales. El Plan Maestro de Tránsito 2019 debería actualizarse en 2024 para reflejar los cambios en el uso del terreno y revisar las rutas de alta frecuencia o de BRT si el patrón de desarrollo en el uso del terreno no refleja lo que prevé el Plan Estructural.

Los Planes para Bicicleta y Peatones podrían combinarse en un Plan de Transporte Activo. Esto agilizaría el proceso de difusión y generaría una mayor coordinación entre la infraestructura para bicicletas y peatones.



Mantenimiento de la infraestructura

La Ciudad de Fort Collins se compromete a mantener la infraestructura de transporte. Los costos de funcionamiento y mantenimiento deberían estar integrados en los esfuerzos de planificación para todos los modos de transporte.

El Programa anual de Mantenimiento de Calles (SMP) de la Ciudad está diseñado para prolongar la vida útil de las calles mediante el mantenimiento preventivo. El programa mejora los bordillos de concreto, alcantarillas y aceras; construye rampas de acceso para discapacitados; repara el asfalto deteriorado y reconstruye, cubre y sella las calles existentes.

Además, la Ciudad mantiene puentes, señales de tránsito, semáforos y otros recursos mediante la supervisión constante y las actualizaciones y mejoras programadas.

La Ciudad no solo repara y mejora las calles, sino que también asegura que el sistema funcione mediante la limpieza de la nieve a tiempo y la gestión coordinada de incidentes.



Operaciones de limpieza de nieve



OPCIONES DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

DECLARACIÓN SOBRE LA VISIÓN DE MOVILIDAD

Fort Collins ofrecerá vías de acceso y opciones multimodales perfectamente interconectadas y creará un sistema de transporte seguro, eficiente y confiable.

PRINCIPIOS DE APOYO

PRINCIPIO T4

Búsqueda de soluciones de transporte regional.

PRINCIPIO T6

Apoyar el uso de bicicletas como una opción de viaje segura, simple y conveniente para todas las edades y capacidades mediante la construcción de una red de instalaciones conectadas.

PRINCIPIO T7

Apoyar el desplazamiento a pie como una opción de viaje segura, simple y conveniente para todas las edades y capacidades mediante la construcción de una red conectada de aceras, caminos y senderos.

PRINCIPIO T8

Gestionar el sistema de transporte para garantizar un flujo de tránsito y autobuses confiable mediante la gestión de la demanda y la optimización del sistema de transporte.

Introducción

Gracias a sus inversiones para ofrecer un mayor servicio, Fort Collins es una de las pocas comunidades del país que ha experimentado un aumento importante en el uso de transporte público en los últimos cinco años. Además, el uso de bicicletas mediante la modalidad compartida en Fort Collins está entre los más altos del país. A pesar de estos éxitos, la cantidad de personas que conducen de forma individual aún alcanza el 73 % de los desplazamientos para trabajar o estudiar y el 60 % de todos los viajes.

Dónde estamos hoy

La Ciudad puede seguir desarrollando esfuerzos para ampliar los servicios de transporte público, mejorar la infraestructura para bicicletas y aumentar la conectividad peatonal. Aprovechar la red en niveles para mejorar todos los modos de transporte generará oportunidades para que los viajeros elijan entre varios modos de transporte para cada viaje. Además, la tecnología facilitará cada vez más que los residentes y los visitantes elijan opciones de transporte entre todos los modos, combinen viajes (p. ej., tomen un servicio privado de transporte de pasajeros hasta la parada de autobús) y vean el costo y las consecuencias ambientales y de salud de cada modo de transporte.

Oportunidades para el futuro

Una ciudad con buena movilidad requiere un enfoque multimodal que sea compatible con un sistema de transporte interconectado. A medida que Fort Collins se amplía, hay menos oportunidades de ensanchar las calles para aumentar la capacidad vehicular, por lo que el espacio de las calles debe usarse con mayor eficiencia en el futuro. Para asegurar el nivel de movilidad que requiere la comunidad, será necesario pasar de conducir de forma individual a optar por modos que aprovechen mejor el espacio, como usar autobuses, bicicletas y caminar. La actualización del TMP se enfoca en el desarrollo de una red en niveles teniendo en mente el deseo de contar con un sistema más equilibrado entre los diferentes modos de transporte.

Transporte público

El transporte público cumplirá una función cada vez más importante en el traslado de las personas por la ciudad en los próximos años. A medida que aumenta la densidad de la ciudad, el transporte público ofrecerá una forma más eficiente de trasladar a grandes cantidades de personas en un espacio limitado. Un autobús MAX completo puede llevar de 80 a 100 personas con facilidad, lo cual elimina una cantidad de autos comparable de las zonas más pobladas de la ciudad.

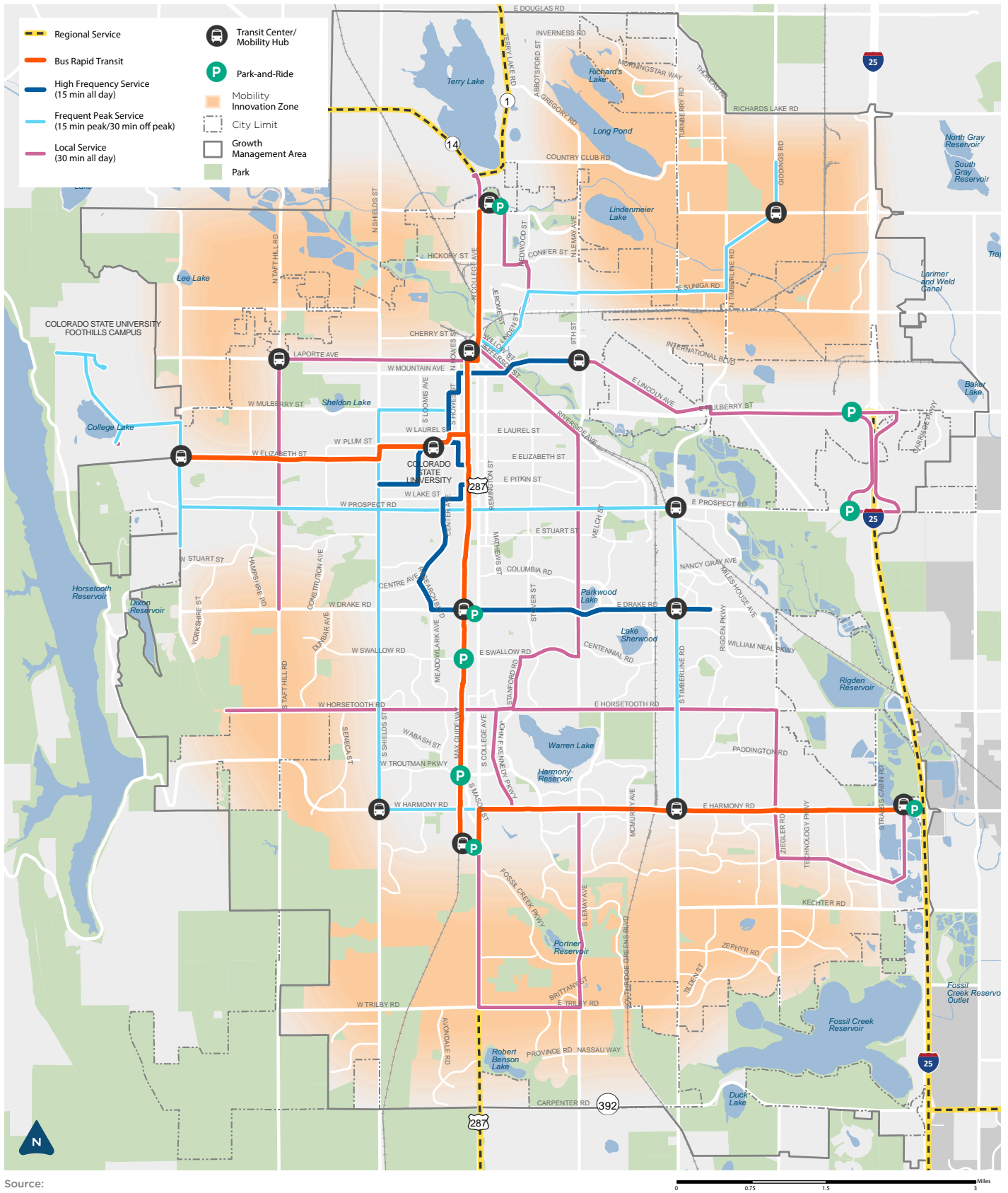
El uso de transporte público en Fort Collins casi se duplicó entre 2013 y 2017 debido, en gran parte, a la inauguración de MAX en 2014, la primera línea de BRT de la ciudad, así como de rutas más frecuentes y eficientes cerca del campus de la CSU.

El Plan Maestro de Tránsito ubica a Fort Collins en el camino del crecimiento continuo en el uso de los medios de transporte público y hace grandes mejoras al sistema para 2040 mediante el cambio de un modelo de transporte público con mayor cobertura a uno que se enfoca en una mayor productividad (es decir, más usuarios por autobús) (**Figura 5-2**). Esto se logrará mediante un proceso en fases que incluye las siguientes revisiones principales al servicio de transporte público:

- » El servicio de BRT y de alta frecuencia podría ampliarse en varios corredores clave donde se espera que el uso del terreno y la densidad futuros respalden un sistema de transporte público.
- » Las rutas locales podrían realinearse para brindar un servicio más confiable y directo, con mayores frecuencias y mejores oportunidades de conexión con la red de BRT y de alta frecuencia.
- » Las zonas de menor densidad de la ciudad podrían disfrutar de los servicios de las "zonas de innovación en movilidad", que aprovecharán las nuevas tecnologías de movilidad. El servicio en estas zonas podría prestarse por demanda, por demanda en microbús o mediante otras tecnologías emergentes que permitan rutas más flexibles y que también podrían ofrecerse a través de alianzas con el sector privado.
- » Las zonas de innovación en movilidad deberían estar conectadas a la red de BRT y de alta frecuencia en centros de movilidad ubicados de forma estratégica que puedan funcionar como puntos de transferencia multimodal entre autobuses, bicicletas, autos, motocicletas, servicios de traslado compartido, servicios por demanda y otros servicios de movilidad.



South Transit Center



Source:

Figura 5-2: Red de transporte público que se visualiza

Servicio regional de transporte público

Junto con otras comunidades vecinas, Fort Collins prestará un nuevo servicio o apoyará la financiación y planificación de un servicio ampliado de transporte público regional fuera de la ciudad. Esto incluirá la mejora continua de la ruta FLEX a Loveland, Longmont y Boulder, además de agregar, potencialmente, un nuevo servicio a Windsor/Greeley, Laporte y Wellington.

En colaboración con el Departamento de Transporte de Colorado (CDOT), Fort Collins fomentará el crecimiento continuo del servicio Bustang a Denver y ofrecerá oportunidades para la transferencia sin problemas del sistema Transfort a Bustang. Además, Fort Collins está preparada para respaldar al CDOT en un potencial servicio de transporte ferroviario diario a Denver en el futuro.

Elementos de apoyo adicionales al servicio de autobuses

Como parte de la reestructuración del servicio de autobuses para ofrecer más rutas de BRT y de alta frecuencia, la Ciudad implementará varios elementos de apoyo adicionales:

- » **Flota.** Alcanzar la visión para el transporte público para el 2040 requerirá cerca del doble de las horas de recaudación del servicio en 2017. La flota deberá tener un crecimiento acorde, que incluye agregar nuevos autobuses de alta capacidad para las nuevas rutas de BRT. Los avances en la tecnología permitirán a la Ciudad convertir su flota a vehículos eléctricos a corto plazo y, de forma potencial y a largo plazo, a vehículos autónomos, lo cual representaría ahorros a largo plazo y beneficios ambientales.
 - » **Tecnología.** El Plan Maestro de Tránsito brinda pautas para la integración del sistema con las tecnologías emergentes. Además de convertir la flota a vehículos eléctricos y autónomos, la Ciudad trabajará para mejorar el paso por transferencias entre servicios regionales, al integrar la planificación de los viajes y el pago justo para todos los proveedores de transporte público regional y otros modos de transporte en una plataforma centralizada de movilidad como servicio (MaaS).
 - » **Mejoras de capital.** Para implementar el Plan Maestro de Tránsito serán necesarias varias mejoras de capital importantes, en particular, una ampliación de la base de mantenimiento del transporte público actual, una ampliación o renovación del Downtown Transit Center y nuevos centros de movilidad (similares a las
- centrales de transporte público, pero que incluyan infraestructura adicional para respaldar el uso de dispositivos, autos, bicicletas y motocicletas para movilidad compartida y espacio para conexiones por demanda y por demanda en microbús). También se necesitarán mejoras de capital para respaldar las nuevas rutas de BRT y de alta frecuencia. Se requerirán mejoras de capital en el ámbito de la tecnología, el intercambio de información para optimizar la experiencia del usuario de autobuses y lograr la integración con las otras opciones de movilidad conectadas de forma digital que seguirán creciendo en el futuro.
 - » **Acceso al servicio de transporte público.** El acceso al servicio de transporte público es una pieza fundamental del Plan Maestro de Transporte, y el Plan Maestro de Tránsito integra las mejoras al sistema para peatones y bicicletas a la estructura general de la red de transporte público. Se propone una frecuencia mayor en las zonas más densas que se correspondan con las zonas de prioridad peatonal; se proponen centros de movilidad cerca de las intersecciones más importantes de la red para bicicletas y autobuses; y se identifican nuevos centros de movilidad con el potencial para alojar estacionamientos disuasorios en las intersecciones entre las principales carreteras regionales y el sistema de transporte público.
 - » **Igualdad.** Transfort garantizará que el servicio de transporte público satisfaga las necesidades de los usuarios más vulnerables del sistema, a la vez que crecerá de forma tal que el transporte público será la opción natural para trasladarse en los tramos más sólidos del sistema. Habrá expertos en derechos de las personas con discapacidad que ayudarán a orientar la selección de los proyectos de transporte público y la implementación de los programas. En el Plan Maestro de Tránsito puede encontrarse más información sobre la función que cumplirán las partes interesadas en materia de discapacidad en el proceso de planificación del servicio de transporte público.
 - » **Políticas complementarias.** El uso de autobuses se ampliará y tendrá éxito a medida que la Ciudad implemente políticas complementarias, en particular las relacionadas con la densidad del uso del terreno, la gestión de la demanda de transporte y los resultados de transporte sostenible. El sistema de transporte público está en una posición sólida para ayudar a la Ciudad a alcanzar los objetivos generales de uso del terreno, transporte y sostenibilidad.



Enfoque flexible a la implementación.

El Plan Maestro de Tránsito se implementará en fases con el paso del tiempo y ofrece flexibilidad. El ritmo de la implementación y la flexibilidad del plan dependerán, en gran parte, de tres factores muy importantes, así como del modo en que estos se desarrollarán en los próximos 20 años. Esos factores son:

» **Uso del terreno.** El uso del terreno será el

impulsor principal para determinar dónde y cómo se agregan nuevos servicios. Podría agregarse un servicio de BRT y de alta frecuencia a los corredores a medida que hay nuevas urbanizaciones o reutilización en ellos. Además, el lugar de prestación del servicio de BRT y de alta frecuencia podría diferir del plan si se producen desarrollos de densidad y uso mixto en partes de la ciudad donde no se los esperaba. De esta forma, se agregarán y actualizarán servicios de autobuses en varios corredores para que respondan al uso del terreno real y no al previsto. **La Figura 5-3** ilustra cómo la Ciudad planificará y ofrecerá transporte público en varios corredores según el uso del terreno adyacente y la demanda de transporte público asociada.

» **Financiamiento.** La implementación del Plan Maestro de Tránsito requerirá duplicar las horas de recaudación del servicio, así como también inversiones de capital en: flota, instalaciones de mantenimiento, paradas de autobús y mejoras con respecto a la velocidad y confiabilidad a lo largo de corredores clave. El monto de financiamiento adicional y el momento en que estará disponible definirán la velocidad y la amplitud

de las mejoras que pueden hacerse. El Plan Maestro de Tránsito proporciona una descripción general integral de las opciones potenciales de financiamiento y las oportunidades estratégicas para propiciar el crecimiento del transporte público con el paso del tiempo.

» **Tecnología.** Las nuevas tecnologías de transporte que se incorporaron en los últimos años (que incluyen servicios privados de transporte de pasajeros, uso compartido de autos/bicicletas y motocicletas eléctricas) han tenido consecuencias importantes en las conductas con respecto a la movilidad y el transporte, en particular en las zonas urbanas. Los avances de las futuras tecnologías podrían afectar en gran medida la demanda de autobuses, las opciones de movilidad y el costo de ofrecer diferentes servicios de autobuses. El modo y el momento en que se implementarán varios elementos del plan dependerán, en parte, de las futuras tecnologías y la rapidez con la que se adopten.



Figura 5-3: Nivel del servicio de transporte público necesario según el contexto de uso del terreno

Bicicletas

Las bicicletas ofrecen a los residentes y a los visitantes de Fort Collins un medio de transporte veloz y espontáneo. Con un ambiente amigable para las bicicletas y un fuerte compromiso de la Ciudad por mejorar la infraestructura para bicicletas, este medio de transporte seguirá cumpliendo una función muy importante en Fort Collins en el futuro.

El Plan Maestro para Bicicletas de 2014 y su implementación reciente

El Plan Maestro para Bicicletas de 2014 de Fort Collins, mencionado en el Apéndice H5, funciona como la pauta actual para apoyar la cultura y la infraestructura relacionadas con el uso de bicicletas en la comunidad. El plan define objetivos a corto y largo plazo, los cuales abarcan la creación de una red conectada y de bajo estrés, seguridad en todos los modos, mayor uso de bicicletas, una comunidad de ciclistas sólida, acceso equitativo, mayor comodidad para todas las edades y capacidades y la creación de una comunidad que haga actividad física y respete el medio ambiente.

Las instalaciones para bicicletas de bajo estrés (o de alta comodidad) son aquellas donde un ciclista comparte la calle con un volumen reducido de tráfico de vehículos a baja velocidad, se desplaza por un carril adyacente para bicicletas de un ancho adecuado o está completamente separado del tráfico vehicular en un carril protegido. También son necesarios cruces cómodos de las calles más importantes para completar una red de bajo estrés. Se ha demostrado que una red conectada de instalaciones para bicicletas de bajo estrés atrae a aquellas personas que muestran interés en el ciclismo, pero están preocupadas por su seguridad.

El Plan Maestro para Bicicletas de 2014 de Fort Collins incluye recomendaciones sobre políticas, programas y redes de bicicletas a fin de lograr una comunidad donde personas de todas las edades y capacidades puedan viajar en bicicleta de forma segura y cómoda adonde quieran llegar. Muchas recomendaciones del Plan para Bicicletas se han implementado, por ejemplo:

- » Se definió un programa automatizado para compartir bicicletas.
- » Se ampliaron los programas de Embajador de Bicicletas y Rutas Seguras a la Escuela de la Ciudad.
- » Se creó una zona segura para bicicletas y peatones (parque Walk and Wheels Skills Hub).
- » Se lanzó la iniciativa Calles Abiertas (Open Streets) de Fort Collins (eventos sin autos).
- » Se ampliaron los esfuerzos de evaluación de la ciudad relacionados con las bicicletas, que incluyen la instalación de mostradores de bicicletas automatizados.
- » Se desarrolló un plan principal de señalización para bicicletas y se instalaron señales en las rutas de la Fase 1.
- » Se desarrolló un programa de conductores amigables con las bicicletas y se certificó a más de 4000 personas.
- » Se adhirió a la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte en Ciudades (NACTO).
- » Se actualizaron los Estándares de las Calles del Área Urbana del Condado de Larimer (LCUASS) para incluir recomendaciones de diseño para la infraestructura de bicicletas.





Fiesta de Movimiento Comunitario de Hickory Street

Infraestructura

El Plan Maestro para Bicicletas de 2014 recomienda una red y una red completa para bicicletas para el 2020 (**Figura 5-4**). La red 2020 se enfoca en las instalaciones que pueden implementarse con rapidez, como senderos verdes principalmente en calles residenciales de bajo volumen, y ofrece una red integral que les brinda acceso a las instalaciones de bajo estrés a todos los residentes.

La red completa para bicicletas requiere una inversión de la Ciudad importante que tendría consecuencias potenciales en otros modos de transporte, con un enfoque en carriles protegidos para bicicletas en calles concurridas. Se propone que la red se construya de progresiva en los próximos 25 a 50 años. Esta red identifica el tipo de instalación recomendado y un marco de trabajo para las ubicaciones de las instalaciones que se implementarán según las pautas de diseño del Plan.

Además de las instalaciones para bicicletas en la calle, el plan recomienda mejoras de señalización y señales, cruces mejorados en las calles más importantes y cruces separados por grado en lugares clave. El objetivo subyacente de esta red es brindar un servicio a quien le gustaría andar en bicicleta, pero está preocupado por tener un lugar seguro y cómodo donde hacerlo. Para atraer a estos usuarios (que conforman cerca de un 50 por ciento de la población)², el plan requiere una infraestructura de

bajo estrés al menos cada media milla, según lo define la metodología del nivel de estrés del tránsito (que es un componente del MMLOS, ya mencionado).

Se hicieron recomendaciones sobre la futura red de bajo estrés para alcanzar el objetivo de "equidad de la red", que brinda acceso a rutas de bajo estrés para bicicletas de todos los vecindarios.

² Jennifer Dill y Nathan McNeil, "Revisiting the Four Types of Cyclists: Findings from a National Survey", Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2587: 90-99, 2016.

LEYENDA

- Carril para bicicletas con zona de contención
- Carril para bicicletas
- Vía verde del vecindario
- Carril para bicicletas protegido
- Carril para bicicletas actual

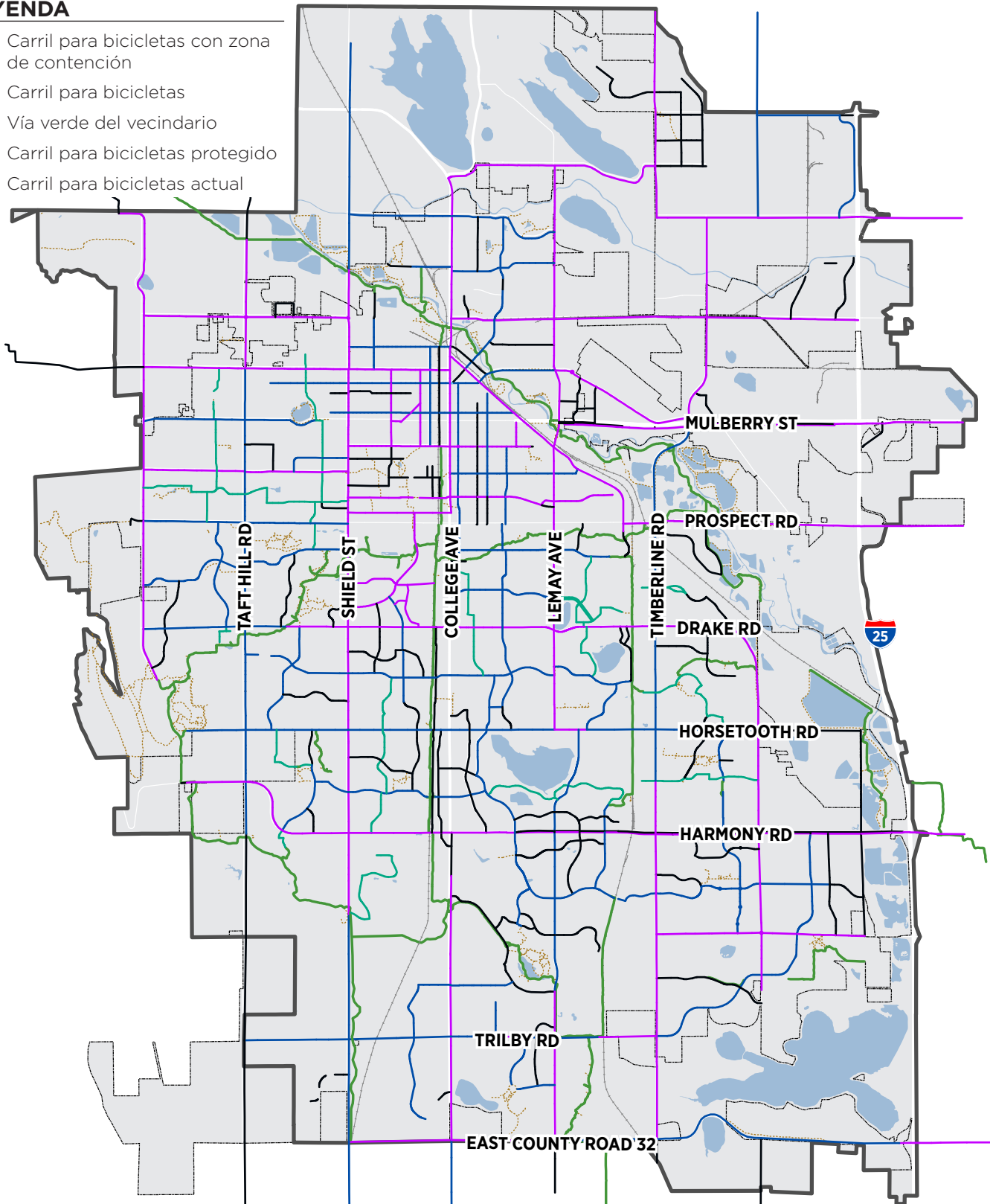


Figura 5-4: Red completa para bicicletas

La Ciudad ha avanzado en gran medida hacia la finalización del plan de red de bicicletas de bajo estrés recomendado para 2020. Se han realizado mejoras de cruces en arterias en 21 ubicaciones, se han instalado 19 millas de carriles para bicicletas con contención y se completaron los dos proyectos piloto de carriles para bicicletas protegidos en las calles Laurel y Mulberry. En la **Figura 5-5** se muestra un mapa de la infraestructura actual. El objetivo de la Ciudad es implementar un carril para bicicletas protegido al año durante los próximos cinco años conforme a este programa piloto. El programa piloto incluye una evaluación integral de los componentes para aplicar las lecciones aprendidas de una gama de contextos y enfoques a la implementación de las futuras instalaciones.

El plan hace recomendaciones para futuras actualizaciones a la red completa para bicicletas durante la próxima actualización al Plan para Bicicletas (que se recomienda para 2020). Estas actualizaciones de infraestructura deberían consolidar instalaciones para bicicletas designadas a fin de reducir la redundancia en la red de bajo estrés y disminuir el costo (y, por lo tanto, aumentar la viabilidad) de la implementación. La red actualizada debería enfocarse en los senderos verdes del vecindario y los carriles para bicicletas protegidos. Este giro ofrecerá una opción más rentable para implementar una red de bicicletas conectada de bajo estrés con un efecto menor en el estacionamiento y los usos del terreno adyacente. La red actualizada debería distribuir los carriles para bicicletas protegidos en toda la ciudad y garantizar una red integral de vías verdes del vecindario dentro de la cuadrícula de carriles para bicicletas protegidos. Estas actualizaciones deberían incorporar las

lecciones aprendidas a partir del Programa Piloto de Carriles para Bicicletas Protegidos, que incluyen secciones transversales efectivas y contextos de implementación.

Para acercarnos a la visión en el nivel de red para bicicletas, se recomienda que la Ciudad mantenga sus esfuerzos por completar el plan de red de bajo estrés para 2020 y el plan de red completa para bicicletas. Otras recomendaciones prioritarias del Plan para Bicicletas para el futuro incluyen:

- » Desarrollar un programa de vías verdes del vecindario conectadas con las rutas para bicicletas de bajo estrés.
- » Continuar con el programa piloto de carriles protegidos para bicicletas con nuevas ubicaciones del proyecto.
- » Desarrollar políticas de prácticas recomendadas para el mantenimiento de los carriles.

El Plan para Bicicletas de 2014 se diseñó para actualizarse cada cinco años. Mientras el plan se sigue implementando de forma activa, la Ciudad debería evaluar una actualización en los próximos años para perfeccionar y priorizar el plan de carriles protegidos para bicicletas de bajo estrés.



LEYENDA

- Carril para bicicletas
- Ruta para bicicletas
- Ruta compartida
- Sendero de uso compartido
- Sendero de uso compartido menor
- Sendero sin pavimentar

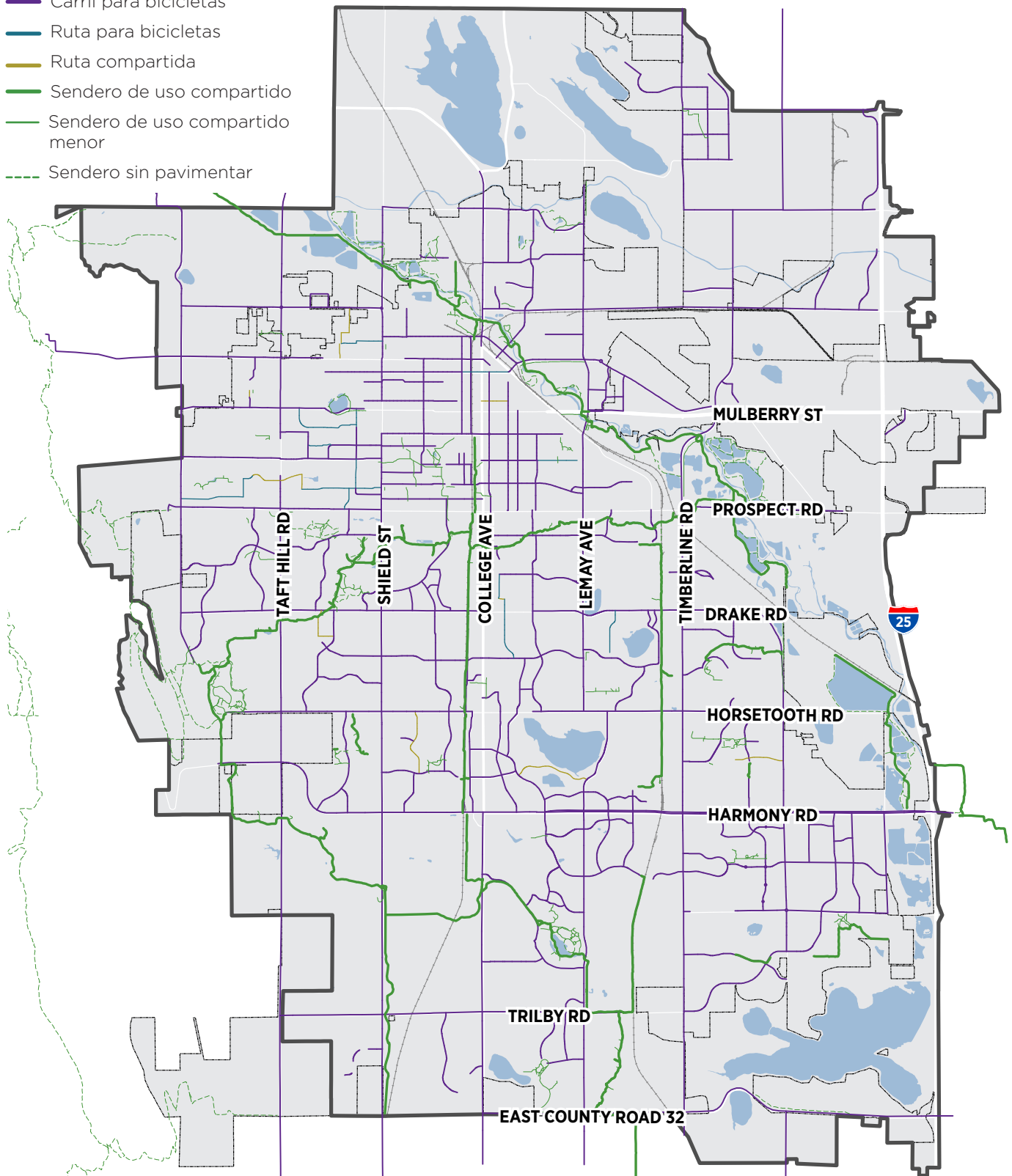


Figura 5-5: Red para bicicletas actual

Caminar

Casi todos en Fort Collins son peatones en algún momento del día, incluso si es solo para caminar de un edificio al automóvil. Caminar es el medio de transporte más básico (y económico) para la mayoría de las personas, incluso aquellos que usan dispositivos de movilidad. Por lo tanto, caminar es un pilar importante en la red en niveles y representa un componente significativo a la hora de incluir las necesidades de transporte futuras en una ciudad cada vez más densa y diversa.

El Plan para Peatones de 2011

El Plan para Peatones de 2011 de Fort Collins identifica y prioriza las brechas peatonales en la ciudad, que incluyen aceras, cruces y accesibilidad conforme a la Ley para Estadounidenses con Discapacidades (ADA). Como sucede en muchas comunidades, los desafíos clave relacionados con la red de aceras se deben a segmentos faltantes, cruces de calle inadecuados, zonas sin accesibilidad conforme a la ADA y zonas densas con aceras angostas o inadecuadas. El Plan de Peatones Maestro identificó problemas y sus respectivas soluciones para que caminar sea seguro, práctico, cómodo, eficiente y sencillo para todas las edades y capacidades.



Rutas Seguras a la Escuela

La iniciativa Rutas Seguras a la Escuela (SRTS) es un esfuerzo nacional para lograr que más niños vayan a la escuela en bicicleta y caminando para mejorar su salud, su desempeño académico y el medio ambiente. El programa SRTS de la ciudad de Fort Collins pretende que al menos el 50 % de los estudiantes de K-12 locales vayan a la escuela en bicicleta o caminando de forma regular al centrarse en la educación, el estímulo, el diseño, la aplicación, la evaluación y la igualdad. La Ciudad trabaja en colaboración con el Distrito Escolar de Poudre en el programa SRTS y con el Condado de Larimer para ofrecer

conexiones de aceras faltantes en la interfaz entre la ciudad y las jurisdicciones del condado.

El programa SRTS de la Ciudad es un modelo para implementar el cambio e influenciar las conductas de transporte y es clave para reducir los viajes en auto en Fort Collins. El programa SRTS debería ser una base para los esfuerzos continuos para aumentar los desplazamientos en bicicleta, a pie, en transporte público o mediante la modalidad compartida.



Política de cruces

El Plan para Peatones de 2011 define una política de cruces que seguirá orientando las decisiones de la Ciudad de Fort Collins en cuanto al lugar donde deben indicarse los cruces peatonales, al lugar donde deberían usarse cruces peatonales con tratamientos especiales (como faros parpadeantes y otras características) y al lugar donde no deberían indicarse los cruces peatonales debido a inquietudes de seguridad a raíz de cuestiones de volumen, velocidad o distancia de visión. Sobre la base de los hallazgos de la investigación nacional de mejores prácticas, esta sección brinda una orientación sobre el tipo de tratamiento apropiado, si lo hubiera, en diversas calles y en diferentes condiciones. Se brindan opciones preferidas y mejoradas de lugares con señalización, lugares con control de detención y lugares sin control. Esta política de cruces funciona como una pauta para garantizar que haya cruces frecuentes a fin de crear una red de peatones conectada de bajo estrés.

Implementación y financiamiento

El Plan para Peatones de 2011 recomienda la implementación de proyectos peatonales basados en las siguientes categorías de tipo de proyecto:

- » Mejoras de aceras y rampas para cumplir con los estándares de la ADA.
- » Una lista de proyectos de prioridad peatonal propuestos conformada por elementos identificados por los residentes mediante una encuesta a peatones y comentarios del público, así como por proyectos restantes del Programa de Mejoramiento de Capital de 2004.
- » Proyectos peatonales identificados en el CIP más reciente.

El Plan para Peatones de 2011 recomienda una combinación de mecanismos de financiamiento para aprovechar mejor las fuentes de recaudación externas, como subsidios estatales y federales. Esto será de ayuda para complementar la recaudación del CIP actual, financiar la implementación de proyectos más grandes y maximizar el dinero invertido. Las fuentes de financiamiento incluyen inversiones de desarrolladores, de la Autoridad de Renovación Urbana y del programa de Financiamiento a través del Incremento Impositivo, subsidios al transporte

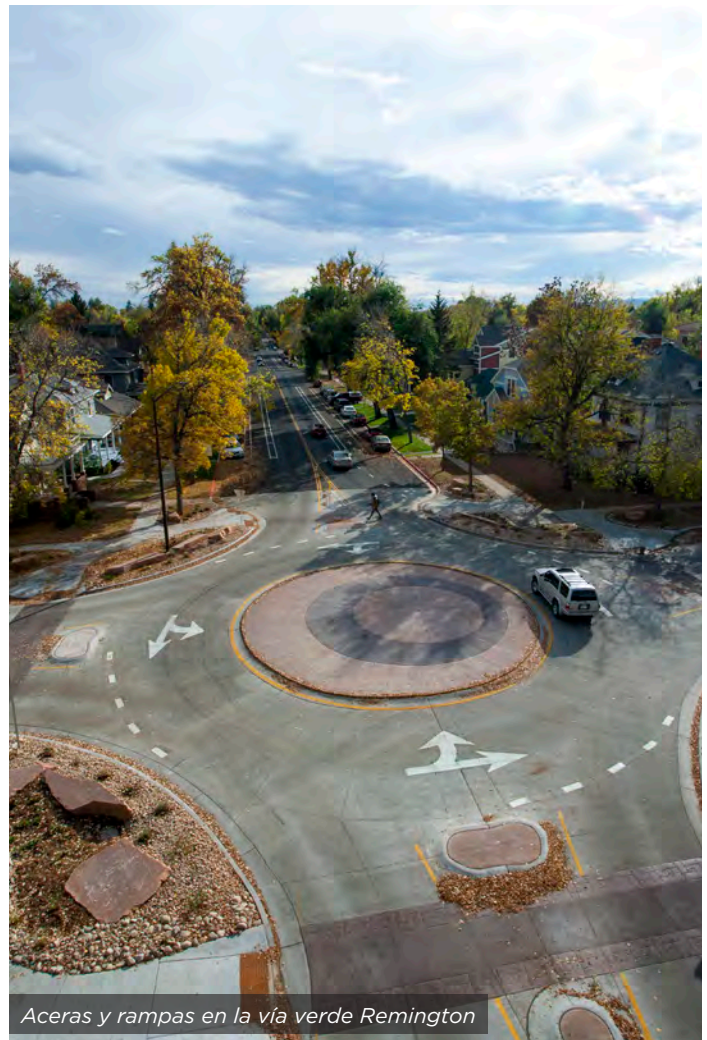
estatales y federales, como los de la NFRMPO y el CDOT, y una tasa impositiva sobre el valor de los bienes raíces. En conjunto, estas estrategias de financiamiento siguen siendo relevantes para la implementación del nivel de red de peatones.

Modelo de Priorización de las Aceras

El Modelo de Priorización de las Aceras, que se actualizó por última vez en marzo de 2018, se desarrolló para ofrecer una metodología lógica basada en datos para priorizar instalaciones para peatones específicas que necesiten recuperación. Este modelo permite un proceso de priorización que reconoce la existencia de financiamiento limitado y brinda una estructura para priorizar los proyectos con el mayor retorno de la inversión. Este modelo incluye un inventario de todas las aceras y rampas, e indica si cumplen con los requisitos de la ADA.

Cada segmento tiene un puntaje que se basa en tres datos: ubicación (proximidad a destinos clave), salud e igualdad (demografía y características de la salud de las poblaciones cercanas) y seguridad (características de la calle adyacente, el carril para bicicletas y la acera). Los puntajes de priorización más recientes se muestran en el mapa de la **Figura 5-6**, que sirve como una guía flexible a medida que se completan otros proyectos o a medida que se identifican brechas clave de elementos faltantes en las aceras. Estos puntajes y el mapa base deberían actualizarse cada año.

El Programa de Aceras, con el financiamiento actual, demorará unos 30 años en cumplir con todos los requerimientos de la ADA. Sin embargo, el Programa de Mantenimiento de Calles también arregla y repara aceras y rampas. Los esfuerzos combinados del Programa de Aceras y el Programa de Mantenimiento de Calles podrían lograr el cumplimiento completo de las disposiciones de la ADA en 10 o 15 años.



Aceras y rampas en la vía verde Remington

Costo anual estimado del Programa de Aceras del Modelo de Priorización de las Aceras de 2018 de la Ciudad de Fort Collins

	Componentes del programa de aceras					
	Costo total*	20 años	25 años	30 años	35 años	40 años
Aceras faltantes	USD 21,000,000	USD 1,100,000	USD 800,000	USD 700,000	USD 600,000	USD 500,000
Aceras que no cumplen	USD 65,000,000	USD 3,200,000	USD 2,600,000	USD 2,100,000	USD 1,800,000	USD 1,600,000
Rampas faltantes	USD 22,000,000	USD 1,100,000	USD 900,000	USD 700,000	USD 600,000	USD 500,000
Rampas que no cumplen	USD 26,300,000	USD 1,300,000	USD 1,100,000	USD 900,000	USD 800,000	USD 700,000
Totales	USD 134,300,000	USD 6,700,000	USD 5,400,000	USD 4,400,000	USD 3,800,000	USD 3,300,000

*Costo total actual calculado a partir de información de 2014

LEYENDA

- Prioridad baja
- Prioridad media
- Prioridad alta

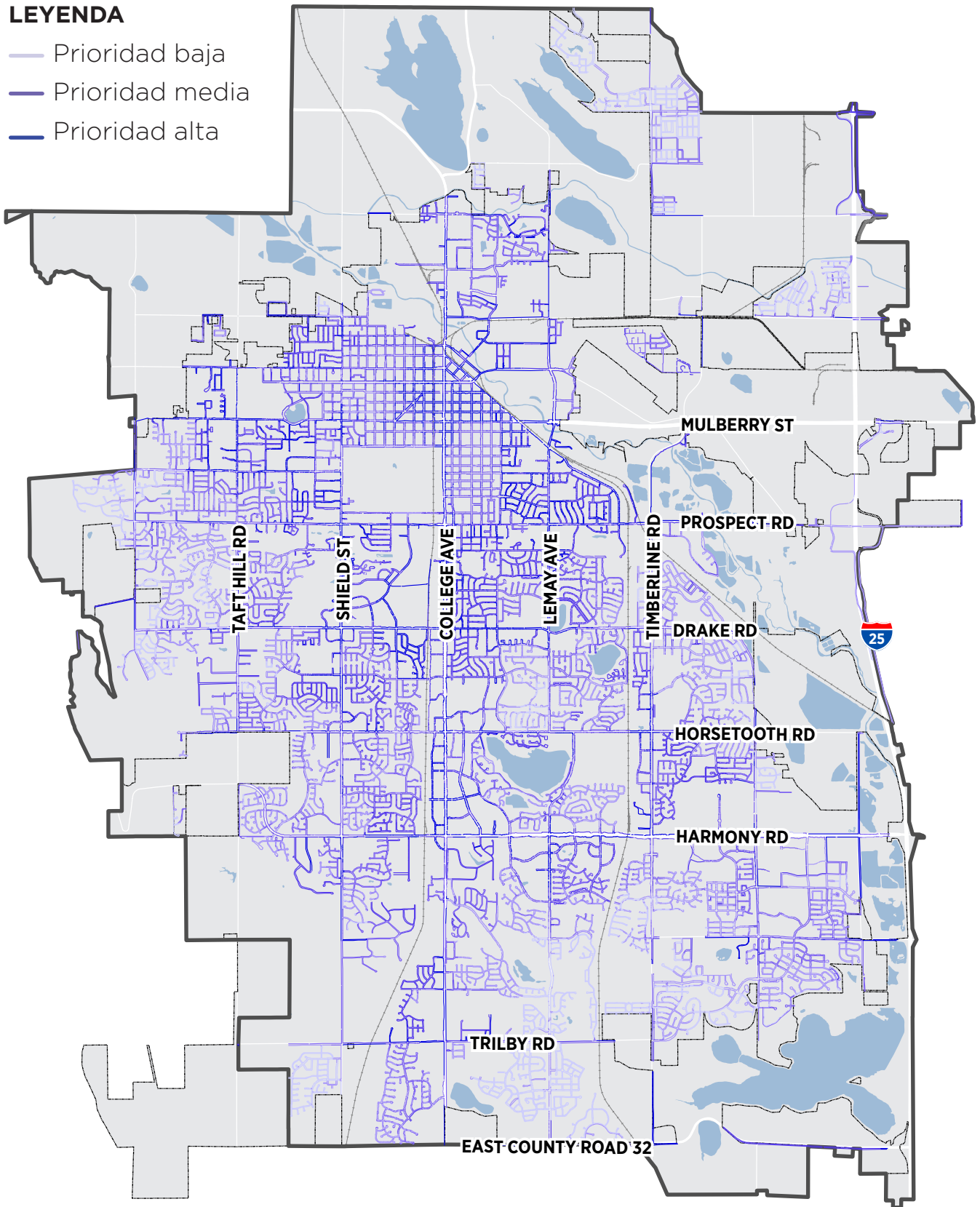


Figura 5-6: Priorización de aceras

Zonas de prioridad peatonal

El Plan para Peatones de 2011 identificó zonas de prioridad peatonal (PPA), que establecen lugares de alto uso peatonal en la ciudad que están sujetos a un mayor nivel de servicio (LOS) peatonal que otras zonas que no son PPA. Con una tendencia a alinear el MMLOS con los estándares de diseño de las instalaciones, las zonas de prioridad peatonal no son una distinción necesaria. En su lugar, las prioridades para los peatones se evalúan con el Modelo de Priorización de las Aceras, que identifica segmentos de alta prioridad según el acceso a destinos clave, la demografía de los residentes cercanos y consideraciones de seguridad.

Comunidades Amigables para Peatones

La iniciativa Comunidades Amigables para Peatones, un programa de reconocimiento nacional operado por el Highway Research Center de la Universidad del Norte de Colorado (UNC) y apoyado por el Pedestrian and Bicycle Information Center, premia a las comunidades que trabajan para mejorar una amplia gama de condiciones relacionadas con el desplazamiento a pie, que incluyen la seguridad, la movilidad, el acceso y la comodidad. Fort Collins obtuvo una distinción de nivel plata en el marco del programa Comunidad Amigable para Peatones en abril de 2018, un avance desde el premio de bronce anterior de la comunidad.

El premio de plata reconoce la sólida planificación, la ingeniería, la educación y el estímulo de Fort Collins que se enfoca en los peatones. Las fortalezas mencionadas en el programa Comunidad Amigable para Peatones incluyen un Plan para Peatones con objetivos ambiciosos de división de modos y priorización de proyectos, planificación de accesibilidad a los 20 minutos, una guía de diseño de paradas de autobuses, enfoques de planificación

impulsados por la comunidad, mantenimiento de las aceras, eventos de Calles Abiertas y adaptaciones para peatones a la altura de las señales de tránsito.

Podría lograrse una distinción de nivel de oro mediante un enfoque en lo siguiente:

- » Ampliar el sistema de señalización para bicicletas con distancias y rutas que puedan realizarse a pie para que el programa sea también relevante para los peatones.
- » Lanzar una campaña de difusión de seguridad peatonal personalizada para públicos y conductas específicos.
- » Identificar y mejorar los cruces peatonales en las arterias.
- » Realizar operaciones dirigidas para exigir que se ceda el paso y se respeten las velocidades y usar un enfoque orientado por datos y análisis de las colisiones para conocer las mejores ubicaciones donde realizar estos esfuerzos dirigidos, lo que incluye la ubicación de cruces peatonales en las escuelas.
- » Realizar evaluaciones de mejoras de seguridad mediante una evaluación antes y después de la implementación del proyecto peatonal.



Flujo de tráfico

Si bien el Plan Maestro de Transporte identifica un objetivo de reducción de la cantidad de viajes en vehículo por persona en el futuro, la Ciudad reconoce que hay muchos viajes que se logran mejor en automóvil. Además, muchas empresas requieren opciones confiables para vehículos para empleadores, empleados y repartos. Por lo tanto, el objetivo de este Plan Maestro de Transporte es garantizar que el sistema funcione para los conductores (y para vehículos autónomos y conectados en el futuro). El flujo de tráfico razonable depende de la gestión del sistema de transporte, no de la expansión de las rutas.

Gestión de la congestión local

La eficiencia del sistema vehicular de la ciudad es un componente clave para fomentar la reducción de emisiones para el plan de acción climática y crear opciones de transporte confiables. Entre otras consecuencias, la congestión puede causar frustración en los conductores, menor calidad del aire debido a emisiones vehiculares excesivas e inquietudes de seguridad por los mayores riesgos de choques. Para ayudar a mitigar estas consecuencias, la Ciudad cuenta con un sistema de gestión avanzado del tránsito que incluye conexiones de fibra óptica a las aproximadamente 200 señales y cientos de circuitos cerrados de televisión y cámaras de detección que permiten que el personal gestione el flujo de tráfico desde el centro de operaciones.

Hay varias estrategias existentes y propuestas para la gestión de la congestión:

- » Los esfuerzos de reprogramación en toda la ciudad y localizados, que incluyen la implementación de los dos primeros corredores con señales adaptadas, fomentan el mayor perfeccionamiento de los patrones de transporte variables.
- » Mejorar las intersecciones de alta prioridad del Estudio de Prioridad en las Intersecciones Arteriales (AIPS) y abarcar partes de la red de rutas que presentan problemas de forma continua, incluidos los carriles de giro a la derecha, pueden reducir en gran medida las zonas de alta congestión.
- » Implementar planes para minimizar los choques en zonas de trabajo e incidentes.
- » Cambiar los viajes en vehículos por el servicio de Transfort, las bicicletas o la red peatonal.
- » Fomentar los programas de Gestión de la Demanda de Transporte que se describen luego en esta sección.

Esfuerzos regionales

Los viajes regionales con patrones diarios de desplazamiento desde y hacia Fort Collins cumplen una función importante en la movilidad para residentes y visitantes. Además de los esfuerzos locales, hay importantes iniciativas regionales para contribuir a la reducción de la congestión. La Organización de Planificación Metropolitana de North Front Range (NFRMPO), la entidad de planificación regional de Colorado del Norte, definió un conjunto de objetivos de reducción de la congestión, que incluyen:

- » Mejorar la eficiencia al reducir la congestión, sin ampliar las rutas sino mediante la implementación de soluciones de gestión del tránsito, demanda de transporte y tecnología rentables.
- » Aumentar la movilidad al mejorar la disponibilidad de otros modos de transporte además de los automóviles.
- » Mejorar la seguridad al reducir los choques en todos los modos, con un enfoque específico en la seguridad de bicicletas y peatones.
- » Mejorar la confiabilidad del tiempo de viaje.

Los corredores regionales se evalúan según los objetivos de seis mediciones de rendimiento sobre factores como el tiempo de viaje, el crecimiento de las VMT y el uso de autobuses.

Fort Collins es líder en la región en ciertos objetivos. Por ejemplo, Transfort logró un aumento del 37.4 % en las horas de recaudación y un aumento del 30 % en el uso per cápita entre 2012 y 2015. Este plan fomenta que Fort Collins lleve a cabo la mitigación de las consecuencias regionales de la congestión, como mayores tiempos de viaje, degradación de la calidad del aire y falta de acceso a transporte multimodal.

Tiempos de viaje

En los últimos cuatro años, la Ciudad implementó un sistema de Bluetooth en toda la ciudad que recopila datos del tiempo de viaje por dirección en todas las arterias más importantes. Estos datos se usan para calcular las velocidades de viaje de los vehículos en toda la ciudad. El sistema anónimo presenta datos constantes, actuales e históricos todo el día. Está conectado al centro de operaciones de tránsito, puede enviar alertas al personal cuando las velocidades se reducen bajo cierto límite y está interconectado al sistema de señales para implementar planes de programación automáticos cuando sea apropiado.

El sistema se usa para gestionar el tránsito de manera activa, para evaluar el rendimiento de los proyectos de calzadas y para hacerles llegar a la comunidad y al equipo de liderazgo de la Ciudad actualizaciones regulares sobre los tiempos de viaje promedios. En general, en los últimos años, los tiempos de viaje en la ciudad han permanecido constantes, a pesar del importante crecimiento de la población y de las VMT en la ciudad.

La capacidad de la Ciudad para hacer un seguimiento de la confiabilidad del transporte es reciente. En el futuro, la Ciudad seguirá explorando cómo puede mejorarse el sistema Bluetooth para proporcionar más información a las políticas de transporte.

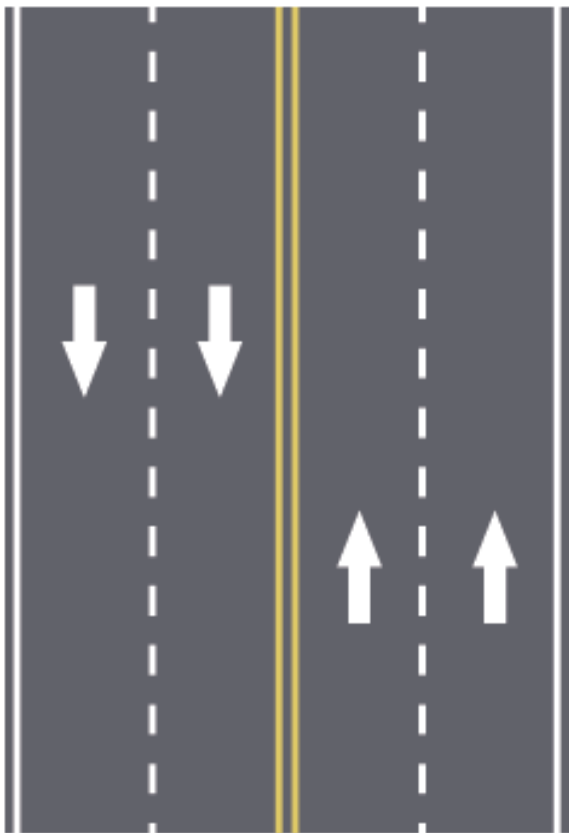
Fort Collins puede seguir siendo un líder de la región en la gestión de la congestión del tránsito, a través del alcance de los objetivos del proceso de gestión de la congestión y de la medición/gestión de los tiempos de viaje en los corredores al hacer que las opciones alternativas de transporte sean más viables para los viajes que no requieren un automóvil. La Ciudad puede pasar a modos de transporte más sostenibles al implementar la red en niveles y facilitar el desarrollo de programas de movilidad como servicio (MaaS).

La MaaS es un concepto relativamente nuevo en el que una persona puede usar un planificador de viajes en la Web (con un teléfono inteligente, una computadora o una llamada) para elegir de un conjunto de opciones de transporte para un viaje determinado. La MaaS ayuda a interrumpir el ciclo donde las personas eligen, de forma predeterminada, un viaje en automóvil al mostrar los costos, los beneficios de salud y las consecuencias ambientales de las diferentes opciones de transporte.

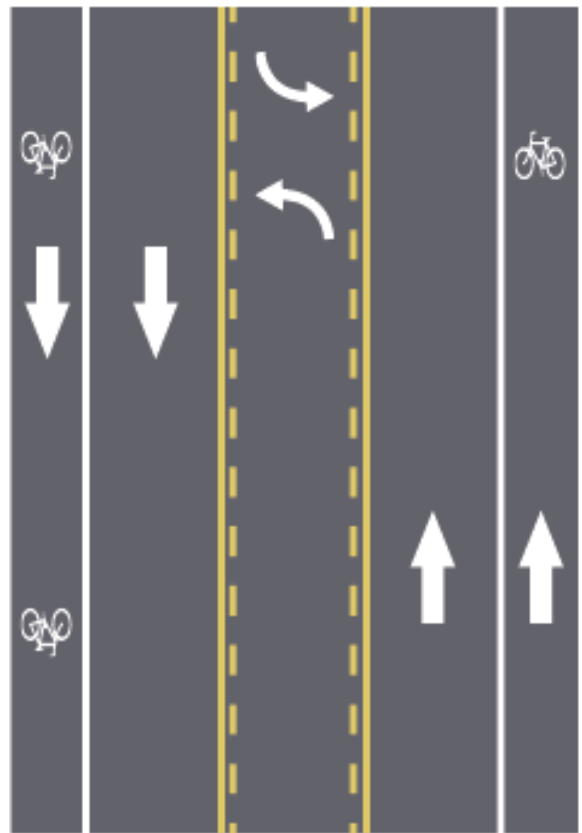
Reformar las calles

Reformar una calle se refiere a reducir la cantidad de carriles generales para lograr mejoras al sistema multimodal. Este "tamaño correcto de las rutas" podría reasignar el espacio para los vehículos a carriles exclusivos para autobuses, una senda para bicicletas, estacionamiento en la calle o una zona mejorada para peatones. Se debería realizar una evaluación de los posibles impactos de los cambios en la capacidad y verificar que cuenten con el apoyo de la comunidad antes de considerarlos una recomendación. La Ciudad ha realizado varios procesos de reforma y ha demostrado que es una herramienta importante para implementar la red en niveles y garantizar un sistema multimodal.

Antes



Después



Fuente: FHWA Safety U.S. DOT

Gestión de la Demanda de Transporte

La Gestión de la Demanda de Transporte (TDM) es un conjunto de estrategias que respaldan con solidez el concepto de red en niveles al animar a las personas a cambiarse de las horas y/o modos de transporte de mayor congestión a los de menor congestión. En esencia, la TDM es una forma de mejorar la eficiencia del sistema de transporte, ya que permite que más personas se transporten en la misma cantidad de espacio físico. Además de reducir los viajes en automóvil, la TDM fomenta otros objetivos comunitarios y ambientales, como aumentar la actividad física, reducir la contaminación del aire y la cantidad de energía gastada en transporte. Las estrategias de la TDM suelen requerir ciertas concesiones a la libertad de viajar de forma individual en pos de la mayor eficiencia o uso de la red. Por otro lado, las estrategias de la TDM también contribuyen a exponer los efectos externos (el efecto que causa un individuo sobre los demás) del uso de automóviles, lo cual ayuda a que las personas tomen decisiones con respecto al transporte de menor efecto.



Fiesta de Movimiento Comunitario de Hickory Street

Los planes de la TDM exitosos requieren la colaboración entre el sector público y privado para garantizar que haya alternativas a conducir y que los usuarios cuenten con las herramientas necesarias para creer que deberían reemplazar un viaje en auto por otro medio. La TDM es más efectiva cuando se implementan varias estrategias a la vez como parte de un paquete de opciones de transporte para los usuarios finales. A grandes rasgos, las estrategias de la TDM se dividen en cinco categorías:



1. ESTRATEGIAS BASADAS EN LA UBICACIÓN

Dirigir los esfuerzos a zonas densas y ofrecer en ellas servicios de transporte público con incentivos como pases con descuento y membresías en programas de movilidad compartida, ya sea en automóviles o vans, puede ayudar a las personas a encontrar alternativas a conducir hasta el trabajo.



2. MEJORAS DEL SITIO

Brindar mejores instalaciones para caminar, carriles para bicicletas y paradas de autobuses hará que esas opciones sean más atractivas en zonas con menor infraestructura.



3. PRECIO DEL ESTACIONAMIENTO

Asegurar que los conductores paguen tarifas del mercado para estacionar puede cambiar la conducta predeterminada de las personas y hacer más rentables otros modos de transporte. De forma alternativa, el pago de un incentivo por no estacionar puede ser una estrategia efectiva en zonas donde el estacionamiento sea más abundante.



4. TRANSPORTE PÚBLICO

A medida que Transfort invierte en un servicio más frecuente en los corredores clave, los autobuses se vuelven una alternativa más viable a conducir. El uso de transporte público puede aumentarse mediante pases subsidiados por el empleador, estacionamiento pago, pago de un incentivo por no estacionar y pases para el transporte público incluidos en el alquiler.



5. MARKETING

Como la planificación tradicional enfatiza el desplazamiento en automóviles, el público suele tener más conocimiento sobre este modo de transporte que sobre otros. Los programas exitosos de la TDM promueven el desplazamiento en autobuses, a pie, en bicicleta y otros modos emergentes al mostrarles a los usuarios cómo llegar a destino con esos modos.

Las diferentes estrategias tienen diferentes resultados; las tarifas por el estacionamiento y el incentivo por no estacionar han reducido las VMT hasta en un 12.5 % en algunas comunidades, mientras que implementar reducciones obligatorias en el transporte diario para trabajar o estudiar (que suele incluir varias estrategias, como tarifas por el estacionamiento, pases subsidiados para el transporte público e incentivos y marketing para el uso de vans compartidas) ha logrado una baja del 20 % en las VMT.

Programas existentes y campañas de educación

La NFRMPO promueve la TDM en Fort Collins desde 1996, cuando se inauguró el programa SmartTrips. SmartTrips era una familia de iniciativas de TDM creadas para reducir en un 10 % la cantidad de viajes individuales en vehículos en la región de la NFRMPO para 2015. Los programas de TDM actuales incluyen el programa VanGo para compartir vans, unir usuarios mediante un portal en línea para que viajen juntos y fomentar más viajes en bicicleta.

Fort Collins promueve la TDM de forma activa mediante los siguientes programas existentes:

- » La Ciudad de Fort Collins administra FC Trip, una aplicación web que informa a los usuarios sobre las condiciones climáticas y del tránsito, ofrece actualizaciones sobre la construcción de calles que podrían afectar el transporte y presenta transmisiones en vivo desde las intersecciones más importantes.
- » ClimateWise, un programa administrado por la Ciudad, brinda ayuda a las empresas locales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Las empresas que logran menores emisiones mediante cambios en las opciones de transporte de los empleados obtienen reconocimiento de la comunidad por sus esfuerzos.
- » Durante ocho años, Fort Collins Bike Library ofreció alquiler de bicicletas a costos bajos para los residentes de Fort Collins.
- » Después de formar una alianza con Zagster, Bike Library se volvió el programa para compartir bicicletas Pace de Fort Collins. La transición se realizó para promover un enfoque centrado en suministrar bicicletas a miembros de la comunidad no solo para recreación, sino para el transporte en general.
- » FC Bikes promueve el ciclismo en Fort Collins al patrocinar eventos de concientización como el Día de Pedalear al Trabajo, que busca lograr más participación cada año.
- » El programa local de Rutas Seguras a la Escuela fomenta que los estudiantes de Fort Collins vayan a la escuela a pie y en bicicleta en lugar de en auto con sus padres, lo cual ayuda a reducir las VMT.

La CSU también ha implementado programas de TDM para limitar los efectos del transporte de sus casi 40,000 estudiantes, docentes y personal. La CSU busca limitar la cantidad de personas que conducen al campus al ofrecer fácil acceso a bicicletas y al estacionamiento para ellas, estacionamiento gratuito para vans compartidas y pases de autobús gratuitos para todos los estudiantes, docentes y personal. Este programa ha tenido mucho éxito en la reducción de los viajes en automóvil y en el aumento del uso de autobuses en los últimos cinco años. Un resultado ha sido la alta demanda en ubicaciones de estacionamientos disuasorios como el de King Soopers entre College Avenue y Drake Road.

Para que la TDM sea más efectiva, es importante trabajar en conjunto con los desarrolladores en el diseño y la implementación de estrategias. La Ciudad debería evaluar dar financiamiento y recursos para el desarrollo de un programa de TDM obligatorio para desarrolladores, empleadores y gerentes de grandes propiedades para la construcción de viviendas multifamiliares.

La supervisión constante también es un elemento clave en el éxito de un plan de TDM. Según los objetivos del proyecto específico o el objetivo principal para toda la ciudad, se pueden enfocar un conjunto de estrategias de TDM para fomentar una reducción en las VMT, en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), en las tasas de vehículos de un solo ocupante y en la demanda de estacionamiento.

La Ciudad debería considerar el desarrollo de un programa formal de supervisión y evaluación de la TDM. Esto permitirá que la Ciudad determine el grado de implementación adecuada de las estrategias de TDM, evalúe la efectividad de las estrategias de TDM para influenciar las divisiones de modos para nuevos desarrollos y modifique las estrategias de TDM de forma acorde. Un programa de supervisión efectivo puede hacer un seguimiento de diferentes métricas, según los objetivos de la Ciudad. Estas métricas podrían incluir:

- » Más viajes en transporte público en comparación con la cantidad de pasajeros estándar que traslada este medio como resultado de los incentivos de la TDM.
- » Uso del estacionamiento en instalaciones de estacionamiento públicas.
- » Tasa de viajes realizados en vehículos de un solo ocupante (puede establecerse con encuestas a los empleadores).
- » Nuevos viajes en bicicleta como resultado de la TDM.
- » Mayor división de viajes como resultado del nuevo desarrollo.
- » Tránsito diario promedio anual (AADT) en puntos específicos o posiciones de estudio.



REINVENTING THE WHEEL
Parking and Transportation Services
Your Guide to Navigating Campus

Transporte regional

Las opciones de viaje multimodal son importantes dentro de Fort Collins, pero también fuera de la ciudad. La ubicación, los centros de empleo, los destinos y la alta calidad de vida de Fort Collins significan que sus residentes, visitantes y empleados viajan con frecuencia desde y hacia las comunidades vecinas, como Loveland, Denver y Greeley. Más de un tercio de los viajes se hacen a ciudades al sur y sudeste de Fort Collins, lo cual destaca la importancia de las conexiones multimodales a las comunidades vecinas.

Conexiones a Denver

Transporte público

Transfort opera el servicio de autobús regional FLEX, con paradas entre Fort Collins, Loveland, Berthoud, Longmont y Boulder en horas pico. FLEX tiene un financiamiento colaborativo mediante alianzas regionales y presta servicios a cerca de 200,000 usuarios al año. FLEX también ofrece traslados al sistema de autobuses del Distrito de Transporte Regional (RTD) en Longmont y Boulder. A medida que Fort Collins crece, Transfort busca oportunidades para aumentar la productividad y el uso de la ruta FLEX. Fort Collins seguirá colaborando con las ciudades a lo largo de la ruta FLEX para perfeccionar y optimizar el servicio.



Autobús regional FLEX detenido en Fort Collins

Ferrocarril

En este momento, el servicio de autobuses entre las ciudades de Denver y Fort Collins es provisto por el servicio Bustang del CDOT. Si bien Bustang es una conexión popular y viable entre Denver y Fort Collins, la congestión de tránsito en el corredor I-25 sigue en aumento. La Declaración de Impacto Ambiental (EIS) de 2011 sobre I-25 Norte identificó tres proyectos de ferrocarril potenciales para conectar Denver con las ciudades en el North Front Range. Un proyecto es una línea de ferrocarril para transporte de unos USD 1.35 mil millones entre Fort Collins y Colorado Boulevard, con una conexión con la línea de ferrocarril liviano del RTD en 162nd Avenue, una vez que esté lista la línea norte.

En 2017, se aprobó un proyecto de ley del senado de Colorado para realizar un estudio de viabilidad para implementar un ferrocarril de pasajeros de Fort Collins por el sur hacia Loveland, Longmont, Boulder, Denver y hacia Pueblo o Trinidad. Esta potencial línea de ferrocarril se haría en contrato con Amtrak y usaría la infraestructura de ferrocarril existente.

Un estudio de viabilidad inicial evaluó los factores técnicos, financieros y económicos. Las conclusiones del estudio, además del trabajo de comités designados, determinaron que un ferrocarril de alta velocidad en el corredor I-25 es factible, pero deberían realizarse más estudios.

Ampliación de la interestatal 25

El CDOT agregará un carril expreso en ambas direcciones de la I-25, lo cual incluye reemplazar varios puentes e intercambios. El proyecto comenzó a fines de 2018 y se espera que se complete en 2022. La ampliación, una vez lista, irá desde Johnstown a Fort Collins. Además de brindar servicio a vehículos de pasajeros, los nuevos carriles expresos ayudarán a aumentar las velocidades y la confiabilidad de los autobuses y ofrecerán una nueva conectividad para bicicletas y peatones debajo de la I-25, en Kendall Parkway. También conectarán el sendero regional Cache la Poudre River Regional Trail debajo de la I-25 y ofrecerán acceso al sendero en el futuro debajo de la I-25 entre los ríos Big Thompson y Little Thompson. El proyecto es un paso intermedio importante para ofrecer conexiones de transporte público más confiables entre Fort Collins y Denver, y la Ciudad apoya firmemente este proyecto.



Servicio Bustang del CDOT

El CDOT opera el servicio diario Bustang (la línea norte) entre Denver y Fort Collins, con paradas en el estacionamiento disuasorio de Loveland-Greeley, en Loveland, en Harmony Road y en el centro de transporte Downtown Transit Center en Fort Collins. El servicio Bustang comenzó en julio de 2015. Debido a la alta demanda, se agregaron servicios los sábados y domingos a la ruta.

Bustang demostró ser todo un éxito. Según el Informe de Uso del Servicio Bustang del CDOT (2018), el uso mensual aumentó de 3000 usuarios al mes en 2015 a 8000 usuarios al mes en 2018. El gran crecimiento en la tasa de uso sugiere una demanda saludable del servicio de autobús entre Fort Collins y Denver y fomenta la realización de más estudios sobre el transporte público entre ciudades por parte del CDOT.



Bustang

Conexión a Greeley

Transfort está trabajando con Greeley Evans Transit (GET) para conectar Fort Collins, Greeley y Windsor al servicio de autobuses. La ruta regional se llamará Poudre Express y se espera que entre en funcionamiento para 2020. Se está desarrollando un acuerdo de financiamiento entre GET y Transfort similar al del servicio FLEX para operar esta nueva ruta.

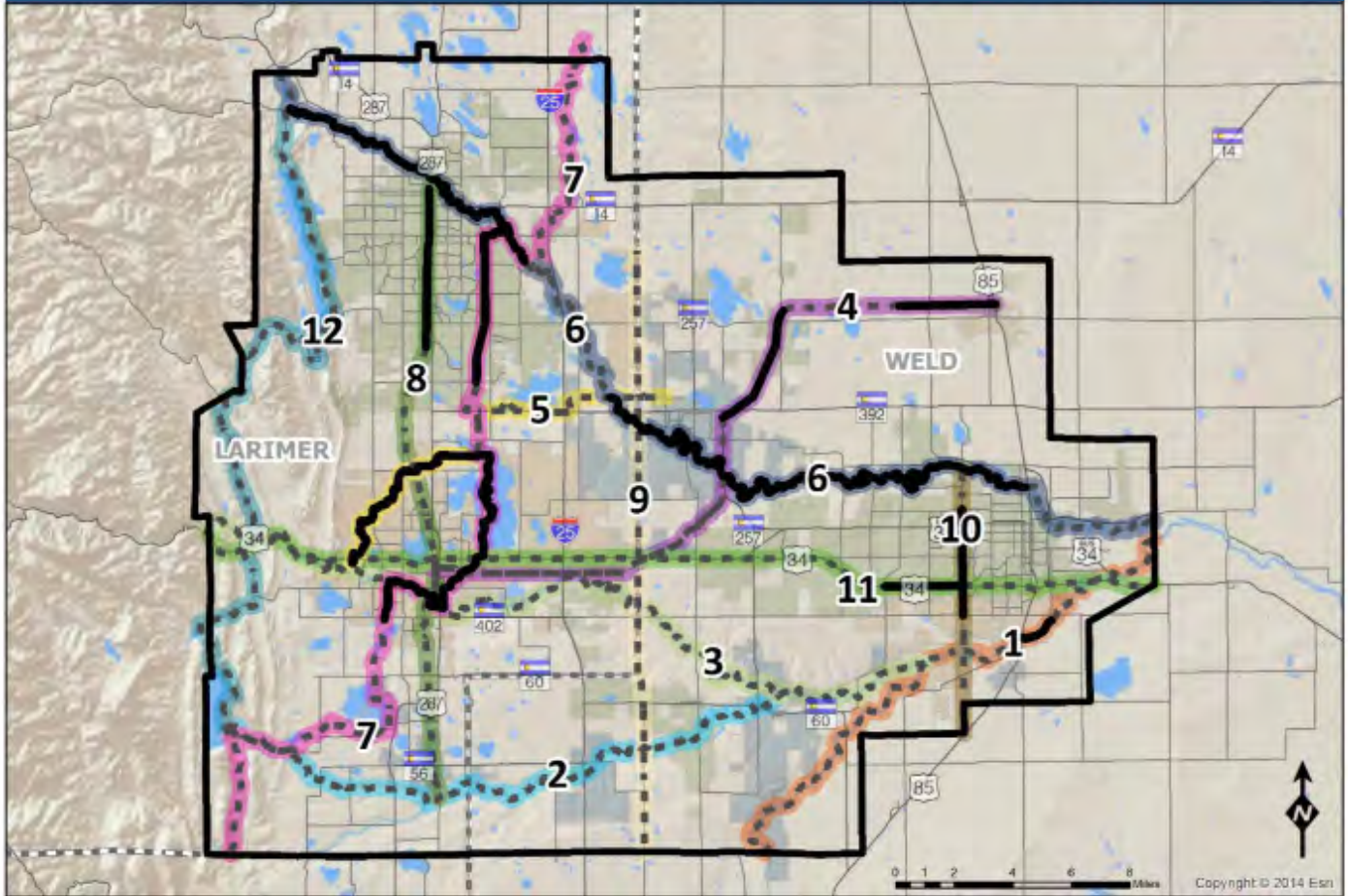
Conexiones de senderos regionales

Varios senderos existentes conectan Fort Collins con otros destinos regionales cercanos, los cuales son instalaciones valiosas para el transporte y la recreación. Estas conexiones de senderos sirven para ampliar la red en niveles de Fort Collins más allá del límite de la ciudad y brindar beneficios regionales. El Spring Creek Trail atraviesa Fort Collins de este a oeste y brinda conexiones entre Spring Canyon Community Park, Mason Trail y Power Trail. Mason Trail comienza en el campus de la CSU y se conecta con la parte comercial de Fort Collins. Fossil Creek Trail forma una conexión entre el extremo sur de Mason Trail y el límite sudeste de la ciudad.

Desde el TMP de 2011, se han implementado más conexiones regionales para bicicletas y peatones. Esto incluye la finalización del segmento oeste del Front Range Trail en 2017, que conecta destinos en el condado de Larimer, incluidos Fort Collins y Loveland, y un segmento de sendero adicional que conecta Cathy Fromme Prairie Natural Area en Fort Collins con Loveland Recreation Trail, que se completó en agosto de 2018. El Plan No Motorizado de la MPO para North Front Range (2016) identifica doce conexiones de senderos regionales propuestas que brindan ampliaciones a los senderos existentes en Fort Collins, como se muestra en la **Figura 5-7**. Las futuras ampliaciones de senderos extenderán las opciones de transporte multimodal hacia el noreste, que no cuenta con suficientes servicios, y también hacia el sur de Loveland.

El sendero Poudre Trail ofrece un camino de uso compartido de 12 millas que conecta Bellvue y el CSU Environmental Center. Se ha planificado una sección futura que se conecte con el Poudre River Trail y ofrezca una opción no motorizada entre el condado de Larimer y el de Weld. La sección bajo la I-25 se completará en 2021 como parte del proyecto de ampliación.

Corredores regionales no motorizados de la NFRMPO



Jun, 2015

Sources: CDOT, NFRMPO

Legenda

- | | | |
|--|-------------------------------|--|
| Existente | 5: North Loveland/Windsor | 11: US 34, Vehículos sin motor |
| Futuro | 6: Poudre River Trail | 12: Carter Lake/corredor de Horsetooth Foothills |
| 1: South Platte/American Discovery Trail | 7: Front Range Trail (oeste) | Frontera de la Organización de Planificación Metropolitana de North Front Range (NFRMPO) |
| 2: Río Little Thompson | 8: BNSF Fort Collins/Berthoud | Frontera del condado |
| 3: Río Big Thompson | 9: Johnstown/Timnath | |

Figura 5-7: Corredores regionales no motorizados de NFRMPO



SALUD E IGUALDAD

DECLARACIÓN SOBRE LA VISIÓN RESPECTO DE LA SALUD E IGUALDAD

El sistema de transporte de Fort Collins promoverá una comunidad saludable, ambientalmente sostenible y que promueva la igualdad social mediante un proceso inclusivo de planificación del transporte que busque empoderar a las comunidades vulnerables y la implementación de mejoras al transporte multimodal.

PRINCIPIO DE APOYO

PRINCIPIO T9

Utilizar el sistema de transporte para respaldar una comunidad saludable y equitativa.

Dónde estamos hoy

Promocionar la salud y la igualdad en la comunidad es un valor fundamental para la Ciudad, según se observa en los esfuerzos dirigidos como el Plan de Acción Climática, el programa de mitigación del tráfico vecinal y el trabajo del Departamento de Sostenibilidad Social de Fort Collins. El sistema de transporte cumple una función muy importante en la salud de los residentes y visitantes de Fort Collins, ya que afecta los niveles de actividad y las emisiones de contaminantes del aire.

Oportunidades para el futuro

Los esfuerzos por reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, en particular de fuentes de transporte, deben acelerarse para alcanzar los objetivos del Plan de Acción Climática de la Ciudad. Mejorar la conectividad y las opciones de transporte multimodal, en especial en los vecindarios con menores ingresos y en las zonas con poco acceso, generará mejores resultados ambientales y conectará mejor a todos los residentes con los recursos económicos, recreativos y sociales de la ciudad. Un sistema de transporte con más modos de desplazamiento activo también mejorará los resultados de salud de las personas mediante una mayor actividad física.

Introducción

La calidad y el rendimiento del sistema de transporte puede medirse de varias formas; incluida la capacidad de las rutas, los tiempos de viaje y el uso de autobuses; pero evaluar el impacto de la red en la calidad de vida también es una consideración importante. Las inversiones en transporte no deberían hacerse con el único objetivo de trasladar la mayor cantidad de personas posible. En su lugar, los esfuerzos de planificación abren oportunidades para ayudar a que las personas accedan a modos de transporte más sanos, a crear aire más limpio y a reducir los efectos negativos que tiene la infraestructura de transporte actual para la vida comunitaria. Además de describir las estrategias para mejorar los resultados de salud pública mediante el transporte, el Plan Maestro de Transporte

se centra, en particular, en planificar con la comunidad y no para la comunidad. El transporte brinda acceso, lo cual puede facultar a grupos vulnerables. Planificar en colaboración con todos los residentes de Fort Collins garantizará que la red en niveles resultante represente un sistema de transporte que promueva una ciudad sana y justa.

Impactos en la salud

Falta de acceso

La falta de acceso a opciones de transporte afecta a las personas con discapacidades de forma desproporcionada. Sin acceso a autobuses públicos o a un servicio telefónico para transporte, muchas personas con discapacidades no pueden ir al trabajo, a la iglesia, a la escuela, de compras, con sus amigos, etc. Además, una sección de acera faltante podría hacer que alguien con discapacidades tenga que viajar mucho más para llegar a un destino que está físicamente cerca. La Ciudad está trabajando mediante el programa de priorización de las aceras para reducir las barreras en la red peatonal y asimismo ha priorizado la implementación de infraestructura para bicicletas en zonas con baja conectividad. El enfoque de red en niveles para ubicar instalaciones de transporte apropiadas que coincidan con el contexto de la comunidad garantizará que se mejore la conectividad para todos los modos de transporte.

Calidad del aire

Las emisiones vehiculares tienen consecuencias negativas directas en la calidad del aire. La baja calidad del aire puede causar enfermedades respiratorias, en particular en los grupos vulnerables como niños y adultos mayores. Las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes del aire están relacionadas, ya que reducir la emisión de gases de efecto invernadero también disminuye los contaminantes del aire que generan ozono y las partículas en suspensión. A través del Plan de Acción Climática (CAP), Fort Collins se compromete a reducir los GEI.

Fort Collins usa un Manual de Pautas sobre los Efectos del Transporte en la Calidad del Aire para evaluar, analizar y documentar de manera continua los beneficios y riesgos de las inversiones en transporte en relación con la calidad del aire. Esto se desarrolló para aclarar y estandarizar el proceso de análisis de los efectos en la calidad del aire de los proyectos de planificación y construcción de transporte iniciados por la Ciudad, y para incorporar las reducciones de las emisiones al proceso de planificación.

Con el manual, Fort Collins puede seguir haciendo lo siguiente:

- » Diferenciar los efectos para la calidad del aire de varias alternativas.
- » Definir información de mejor calidad y mayor coherencia para apoyar la toma de decisiones según el concepto de triple cuenta de resultados.
- » Optimizar los proyectos desde la perspectiva de la calidad del aire y mitigar los aumentos en la contaminación del aire derivados de ciertos proyectos.
- » Cumplir con los requerimientos de análisis de la calidad del aire asociados con las solicitudes de financiamiento de la Ciudad a la Administración Federal de Transporte (FTA).
- » Ser más competitivos en la solicitud de subsidios de la Ciudad al buscar financiamiento de fuentes como el Programa de Gestión de la Congestión y Mejora de la Calidad del Aire.

En relación con la región, Fort Collins está realizando un gran esfuerzo para lograr una mejor calidad del aire, pero se necesitan esfuerzos continuos para reducir las emisiones de las fuentes de transporte de forma tal que se logre una mejora importante en la calidad del aire y, así, se reduzcan las tasas de enfermedad pulmonar obstructiva crónica y asma.



UN 20 % POR DEBAJO DE LOS NIVELES DE 2005 PARA 2020



UN 80 % POR DEBAJO DE LOS NIVELES DE 2005 PARA 2030



LOGRAR UNA HUELLA DE CARBONO CERO PARA 2050

Congestión

Las emisiones vehiculares son el principal contribuyente de niveles de PM2.5 en el aire. Un estudio de Escuela de Salud Pública de Harvard reveló que los mayores niveles de PM2.5 generaron 4000 muertes prematuras en 83 ciudades estadounidenses solo en el año 2000. Además, la congestión genera más costos por la pérdida de tiempo laboral y el consumo excesivo de combustible.

Las percepciones de la congestión varían ampliamente. La capacidad de transportarse con facilidad y confianza por la ciudad suele ser una inquietud importante para los residentes. La congestión también afecta las emisiones y la salud financiera. Hay dos tipos básicos de congestión:

- » **Tiempo de viaje** La medición real del tiempo que lleva viajar de un punto de origen a un destino o por un segmento de una ruta.
- » **Demora.** El tiempo de viaje que supera el tiempo de viaje estimado con "circulación fluida". Esto se calcula mediante la multiplicación del tiempo de viaje individual por el volumen de tráfico para estimar la demora total para el segmento de la ruta. La medida tiene correlación con el consumo de combustible, las emisiones vehiculares y los gases de efecto invernadero.

Es importante aceptar, reconocer y trabajar para abarcar ambos tipos de congestión. En el pasado, los volúmenes de tráfico en Fort Collins han aumentado, pero a una tasa menor que la población. Las consecuencias de la congestión incluyen:

- » **Frustración del conductor.** Una medición de las sensaciones del conductor, según se refleja en la encuesta anual a los residentes de la ciudad.
- » **Emisiones vehiculares.** Las emisiones de vehículos son el mayor contribuyente del sector transporte a las emisiones de GEI de la ciudad.
- » **Calidad de vida.** Cuando las arterias están congestionadas, el tránsito por los vecindarios para acortar camino puede hacer que sus residentes los disfruten menos.
- » **Economía.** La confiabilidad en el tiempo de viaje tiene un impacto considerable en la economía financiera y la productividad de los empleados.
- » **Seguridad.** A medida que aumenta la congestión del tránsito, aumentan los riesgos de choques en todos los modos de transporte.

Medición de la congestión

La Ciudad utiliza un sistema de datos Bluetooth a lo largo de las arterias más importantes de la ciudad que recopila datos sobre el tiempo de viaje de forma constante y anónima. Se utiliza para brindar métricas precisas e integrales sobre la congestión y puede usarse para la gestión del transporte en tiempo real y la evaluación histórica. El sistema puede usarse para desarrollar el tiempo de viaje promedio por corredor o la demora total por corredor (para reflejar los dos tipos de congestión antes mencionados).

Ruidos y zonas de silencio ferroviario

La relación entre el ruido y la salud humana no es un campo muy estudiado. Sin embargo, los estudios recientes sugieren que el ruido del transporte puede tener consecuencias negativas en la salud al elevar, a cierto nivel, el riesgo de hipertensión y enfermedades cardiovasculares. La consecuencia más común del ruido es un aumento en la molestia, lo cual puede causar estrés. Además, la exposición al ruido del transporte puede generar pérdida de sueño y, a su vez, esta puede tener consecuencias negativas para la salud y deteriorar el desarrollo cognitivo en los niños, lo que incluye una disminución de la memoria y de la comprensión lectora.

La mayor adopción de vehículos eléctricos en Fort Collins puede ayudar a abordar las consecuencias del ruido en las calles locales. Sin embargo, la actividad de transporte ferroviario sigue siendo una cuestión de calidad de vida debido a los altos niveles de emisión de ruidos. La Ciudad ha trabajado para abordar los ruidos del transporte ferroviario al estudiar en qué lugares podrían implementarse zonas silenciosas. Una zona de tren silenciosa designa secciones de las vías con cruces consecutivos donde solo se puede tocar la bocina al comienzo de la zona y no en cada cruce. La zona silenciosa debe cumplir con la regla con respecto a las bocinas de tren de la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA), que detalla los requisitos que deben seguir los operadores de trenes para alertar sobre la aproximación de un tren a los conductores y a los peatones en los cruces. Para establecer una zona silenciosa, cada cruce de la zona debe tener un sistema de cuatro barreras o barreras con un cantero central elevado.



Tren BNSF

La Ciudad realizó un estudio de zonas silenciosas que se llevó a cabo en dos fases. La Fase 1 se realizó en 2011 con el apoyo de la Autoridad de Desarrollo de la Zona Céntrica. El estudio identificó las mejoras necesarias para cumplir con las normas federales de zonas silenciosas para trenes en la zona céntrica. La Fase 2 se completó en 2013 e incluye los cruces de Burlington Northern Santa Fe (BNSF) desde el sur de Laurel Street a Trilby Road. En 2015, Fort Collins también envió una solicitud a la FRA para obtener una exención a la regla con respecto a las bocinas de tren para los cruces de carga cercanos al campus de la CSU. La exención incluyó un conjunto de posibles mejoras que podría hacer la Ciudad a la zona propuesta y que garantizarían la seguridad ante la falta de una bocina de tren. La FRA rechazó la exención, pero en su lugar estableció un grupo de trabajo para que los representantes de Fort Collins trabajen con la Administración Federal de Autopistas y la Administración Federal de Transporte para determinar estrategias a fin de abordar los problemas de calidad de vida que representan las bocinas de tren para los residentes de Fort Collins.

Fort Collins debería seguir explorando oportunidades para trabajar con la FRA y otras partes interesadas a fin de crear una comunidad sana que mitigue los efectos del ruido causado por el transporte de cargas en la mayor medida posible.

Falta de ejercicio

El transporte activo cumple el objetivo doble de conectar a las personas con su comunidad mediante modos que no sean conducir y, al mismo tiempo, aumentar la actividad física, lo cual genera resultados de salud positivos para los individuos y la comunidad en general. El Plan de la Ciudad de 2011 presenta la salud y el bienestar como aspectos clave de una comunidad sostenible. Se ha demostrado que el transporte es un factor fundamental para que más residentes de Fort Collins logren un estilo de vida activo al andar en bicicleta y caminar. El ciclismo es un componente central del transporte activo en Fort Collins, que ha sido designada como una comunidad amigable para bicicletas de nivel platino por la League of American Bicyclists y entre las mejores ciudades para el ciclismo según People for Bikes.

Las organizaciones como FC Bikes promueven la vida activa a través de iniciativas como los Días de Pedalear al Trabajo y los programas de educación sobre seguridad para ciclistas. El programa SRTS local también promueve el transporte activo entre los jóvenes de Fort Collins que viven cerca de la escuela.

La Ciudad fomenta el transporte activo mediante programas y políticas que promueven el desarrollo y el mantenimiento de instalaciones para peatones y bicicletas a fin de mejorar el bienestar comunitario.

La Ciudad debería seguir promoviendo el estilo de vida activo y saludable mediante programas y políticas de infraestructura, educación y fomento que transformen al desplazamiento en bicicleta y a pie en una opción cómoda, práctica y segura para todas las edades y capacidades. Las actualizaciones al plan modal descritas en la sección de movilidad del TMP describen las formas en que Fort Collins hará los niveles de bicicletas y peatones más amigables para los usuarios y así de esta manera presentar más oportunidades para un desplazamiento activo.



Gente haciendo yoga en un evento de Calles Abiertas en 2018.

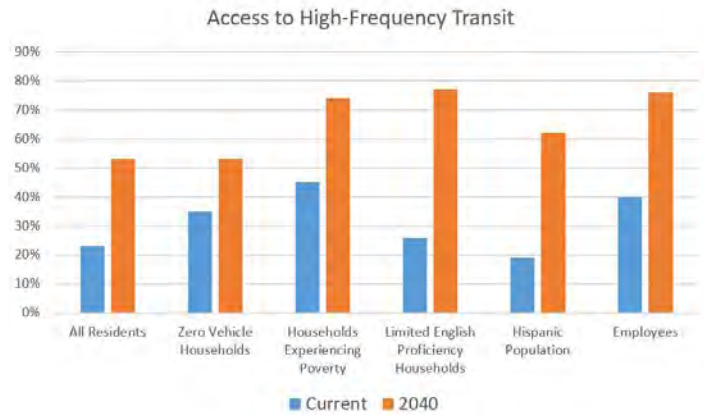
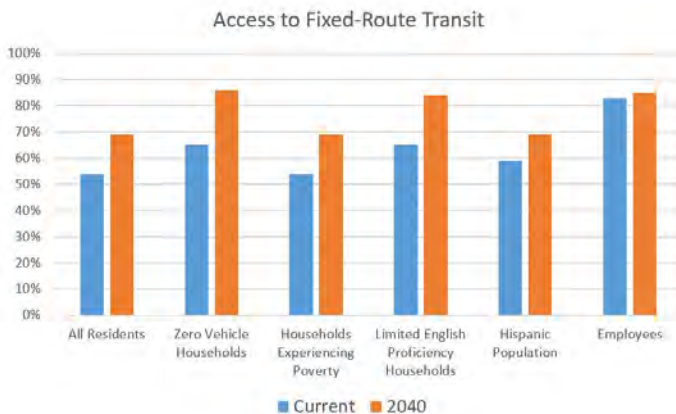
Igualdad en el transporte

El proceso de planificación

La ubicación de las inversiones en transporte no solo afecta a los que reciben la inversión, sino también a las comunidades que no reciben infraestructura o servicio nuevos. Las comunidades que experimentan menores niveles de inversión pública también han informado históricamente peor calidad del aire, menor acceso a recursos comunitarios y menor inclusión en el proceso de planificación. Las consecuencias de la marginalización tienen efectos agravantes, por lo que es importante reunir a todos los miembros de la comunidad al comienzo del proceso. Al reconocer la función del transporte en el progreso con respecto a resultados sociales, la igualdad debe ser una consideración clave al momento de decidir dónde invertir en activos para el transporte y qué forma deberían tener esas inversiones.

Un Análisis de las Brechas de Sostenibilidad Social de 2014 identificó la necesidad de más opciones de transporte como un tema común al evaluar las necesidades de los grupos vulnerables en Fort Collins. La falta de servicio de transporte público durante la noche en los días de semana y los domingos se mencionó como una barrera común para el acceso comunitario. En 2017, el Consejo de la Ciudad amplió el financiamiento para Transfort con el objetivo de lograr un servicio de 365 días, a fin de abordar esta inquietud.

Las siguientes tablas del Plan Maestro de Tránsito muestran el acceso actual y futuro a los servicios de transporte público para varios grupos demográficos y poblaciones en Fort Collins. Por acceso se entiende estar dentro de un radio de 1/4 de milla de la ruta fija de autobuses y dentro de un radio de 1/2 milla de los autobuses de alta frecuencia. En este momento, un buen porcentaje de los grupos identificados tienen acceso a autobuses de rutas fijas, sin embargo, el acceso a autobuses de alta frecuencia es mucho más bajo para todos los grupos. La incorporación propuesta de medios de transporte de alta frecuencia en toda la ciudad ayudará a abordar este desequilibrio.



Además, si bien conducir de forma individual es el medio que predomina en Fort Collins, casi el 2 % de las familias de la ciudad no tiene un vehículo.

Con una parte de la población ubicada bajo la línea de pobreza, además de la desigualdad salarial, un transporte asequible y accesible se vuelve un recurso clave para acceder al empleo, a la educación y a otros recursos para lograr la movilidad financiera.

El TMP presenta una oportunidad para abordar la desigualdad mediante la incorporación de comunidades con bajos recursos al proceso de planificación, al comenzar con la elaboración de la visión y el establecimiento de prioridades como parte del Plan. Fort Collins ha demostrado su compromiso por reducir la desigualdad social y el TMP describe la función que cumple la planificación del transporte en la promoción de un acceso igualitario a las oportunidades en la ciudad. La introducción al Plan de la Ciudad describe el exhaustivo proceso de difusión pública utilizado para desarrollar el plan. La recomendación y la prioridad de las inversiones en transporte identificadas en este plan tienen en cuenta la igualdad geográfica y social.

El acceso desigual a la infraestructura de transporte también puede traducirse en acceso desigual a oportunidades educacionales, profesionales y sociales. Las comunidades que no cuentan con un servicio suficiente de autobuses, aceras, infraestructura o instalaciones seguras para bicicletas tienen menos acceso a centros de empleo y otras herramientas para lograr la movilidad financiera. Los residentes con bajos ingresos podrían no tener acceso a un vehículo privado y depender, en gran medida, de servicios e infraestructuras confiables de autobuses, bicicletas y peatones.

Elección de inversiones

El condado de Larimer y Fort Collins tienen una población adulta en crecimiento que se enfrenta a más vulnerabilidades de transporte. Transfort ofrece pases con descuento para mayores de 60. Senior Alternatives in Transportation (SAINT), un proveedor sin fines de lucro de servicios humanos, administra un programa de conductores voluntarios que transportan a personas mayores de 60 años por la zona de Fort Collins.

La Ciudad podría evaluar invertir en un programa público para brindar a los adultos mayores acceso comunitario mediante una opción de transporte confiable que puede sumarse a SAINT. Una oportunidad potencial para dirigir los esfuerzos a la población mayor podría ser la creación de proyectos piloto y alianzas en las "zonas de innovación en movilidad" identificadas en el Plan Maestro de Tránsito. Estas zonas se enfocan principalmente en conectar zonas de menor densidad con la red principal de transporte público a través de servicios de traslado por demanda, por demanda en microbús y de micromovilidad que podrían implementarse mediante alianzas entre el sector público y privado. A medida que se prueban estas alianzas, podrían ampliarse a zonas geográficas más grandes para los adultos mayores en general o para aquellos de bajos ingresos a fin de expandir la capacidad de desplazamiento en la ciudad. La Evaluación de Necesidades de Transporte de los Adultos Mayores del condado de Larimer de 2017 brinda más recomendaciones para ofrecer opciones de transporte a los adultos mayores de la región. Estas incluyen servicios de traslado compartidos y alianzas entre el sector público y privado, que requerirán el financiamiento de socios como el condado de Larimer.

Los esfuerzos por mejorar el acceso al transporte pueden realizarse al mismo tiempo que los esfuerzos por mejorar la sostenibilidad ambiental a través del transporte.

Por ejemplo, mientras se planifican vehículos eléctricos, la Ciudad puede hacer planes simultáneos para ubicar estaciones de carga en vecindarios de bajos ingresos.

Para garantizar que las nuevas inversiones en transporte puedan promover los resultados de igualdad, la Ciudad podría desarrollar más el índice de salud e igualdad y aplicar un proceso de puntajes que incluya criterios como la raza, la etnia, la mediana del ingreso por familia, el porcentaje promedio del ingreso por familia que se gasta en la vivienda, el porcentaje de la población que no puede caminar y el nivel de estudios. Al determinar dónde priorizar las inversiones, el proceso de puntajes puede orientar a la Ciudad para tomar decisiones más equitativas que promuevan el bienestar económico en las comunidades.



Evento Noche en el Vecindario



INNOVACIÓN

DECLARACIÓN DE LA VISIÓN SOBRE INNOVACIÓN

Fort Collins incorporará de forma proactiva nuevas opciones de transporte que ofrezcan la oportunidad de viajar con más eficiencia y reduzcan las consecuencias negativas ambientales, de infraestructura y sociales del transporte.

PRINCIPIO DE APOYO

PRINCIPIO T3

Impulsar la innovación del transporte mediante la exploración y el uso de sistemas y tecnologías emergentes que impulsen la transformación.

Dónde estamos hoy

Surgen nuevas tecnologías a diario que cambian de modo radical la forma en la que las personas consideran transportarse en la comunidad. Algunas de las tecnologías emergentes pueden incidir de forma positiva en el cumplimiento de la misión y los objetivos de Fort Collins: vehículos que tienen menor probabilidad de chocar y lesionar a los demás, opciones de movilidad compartida, sistemas de señales que se adaptan según los patrones de tráfico y modos de transporte más asequibles y accesibles para quienes no pueden caminar o conducir por sí mismos. Al mismo tiempo, algunas de estas tecnologías podrían amenazar la calidad de vida de la ciudad si no se gestionan bien, como la congestión por la demanda inducida de autos sin conductores o drones que hacen entregas en el día.

Oportunidades para el futuro

En este punto clave del transporte, Fort Collins incorporará de forma proactiva nuevas opciones de transporte que ofrezcan la oportunidad de viajar con más eficiencia y reduzcan las consecuencias negativas ambientales, de infraestructura y sociales del transporte. A la vez, la Ciudad estará atenta para establecer normas e incentivos que aseguren que las nuevas tecnologías de transporte no reduzcan la calidad de vida ni erosionen la visión de la Ciudad de lograr una movilidad sostenible y justa. Fort Collins debería usar modos emergentes para facilitar el uso del transporte público al fomentar soluciones para la primera y la última milla a través de medios como bicicletas compartidas, estacionamientos de motocicletas en centros de movilidad y adecuación del volumen del tránsito mediante el uso de servicios privados de transporte de pasajeros en zonas de innovación en movilidad, según se identifica en el TMP.

Motocicletas eléctricas compartidas

Las motocicletas eléctricas compartidas son un sistema de motocicletas con motor eléctrico disponibles para alquilar y hacer viajes cortos. En general, las operan y las mantienen proveedores privados. No requieren membresías, pero tienen una pequeña tarifa de base y una tasa por minuto. Esta nueva opción de movilidad de uso compartido se volvió popular en el país y está disponible en ciudades de todo el país y en Colorado, incluida Denver. Se espera que el sistema de motocicletas eléctricas compartidas se inaugure a mediados de 2019 en Fort Collins.

Para anticiparse a la potencial llegada de las motocicletas eléctricas, la Ciudad actualizó la normativa local. Esto incluye el estacionamiento de motocicletas eléctricas y la inclusión de las motocicletas eléctricas en las normas relacionadas con el descenso del vehículo en la zona céntrica. Además, la Ciudad está preparando una solicitud de oferta (RFP) para gestionar la actividad de las motocicletas eléctricas mediante la selección de una o más compañías que operen en Fort Collins. Esto permitirá que la Ciudad trabaje con las compañías de motocicletas eléctricas en los detalles de las operaciones y en la mitigación de posibles problemas.

Los datos anecdóticos iniciales sugieren que las motocicletas eléctricas compartidas se usan más que los



sistemas similares de bicicletas compartidas. Para algunos, las motocicletas eléctricas son más fáciles de usar y menos complicadas de estacionar que las bicicletas. Aquellas ciudades que han planificado el uso de motocicletas eléctricas mediante la actualización de los códigos municipales, a fin de incorporar las motocicletas eléctricas y la coordinación con proveedores de motocicletas eléctricas para negociar la cantidad de dispositivos que se utilizan en las calzadas de la ciudad, han observado menos interrupciones en sus redes de transporte que aquellas ciudades que no se prepararon para la llegada de las motocicletas eléctricas.

Fort Collins también está revisando los códigos de vehículos y bicicletas, para anticiparse a los cambios a nivel estatal, a fin de asegurar que sea claro dónde y cómo pueden usarse las motocicletas eléctricas (compartidas o no).

Bicicletas eléctricas

Además de las motocicletas eléctricas, el uso de bicicletas eléctricas también está en alza, en la forma de bicicletas eléctricas compartidas y privadas. Fort Collins actualizó las normas que prohíben el uso de bicicletas eléctricas en senderos de la ciudad mediante un proyecto piloto de un año para permitir que las bicicletas eléctricas de clase 1 y 2 viajen a un máximo de 20 mph en senderos de la ciudad pavimentados. El proyecto piloto está en consonancia con las nuevas leyes estatales y la popularidad de las bicicletas eléctricas.

Las bicicletas eléctricas hacen que andar en bicicleta sea más accesible para muchos que, de otra forma, no se sentirían cómodos en bicicleta y, a la vez, amplían la distancia que están dispuestas a recorrer en bicicleta algunas personas. Un estudio de la Universidad de Tennessee en Knoxville sobre los datos del sistema de bicicletas eléctricas compartidas reveló que "con algunas excepciones, la conducta de los usuarios de bicicletas eléctricas es similar a la de los usuarios de bicicletas". Sin embargo, también cabe destacar que la Ciudad de Fort Collins educa a los usuarios y recopila y analiza datos para proteger la seguridad real y percibida de los demás usuarios de los senderos.



Bicicleta eléctrica

Automóviles compartidos

Los automóviles compartidos son un modelo de alquiler de autos que permite que los usuarios paguen para obtener acceso a un vehículo por un período limitado. El sistema de automóviles compartidos se puede ofrecer de varias formas, entre ellas, de forma pública o privada, por economía de encargos y mediante aplicaciones. Los períodos de alquiler para automóviles compartidos suelen ser por minuto o por hora, de forma tal que satisfacen la necesidad temporal de un vehículo y ofrecen una alternativa al modelo tradicional de alquiler de automóviles, que requieren un período de un día como mínimo. Además, los sistemas de automóviles compartidos suelen tener vehículos dispersos en una zona de servicio, lo cual facilita el acceso a los vehículos en comparación con las compañías tradicionales de alquiler de automóviles. Por otro lado, el acceso a un automóvil compartido es mucho más rápido que el alquiler tradicional: la persona se acerca a un automóvil e ingresa mediante una tarjeta de acceso o un teléfono inteligente, o reserva un automóvil con solo algunos clics en una página web o aplicación móvil.

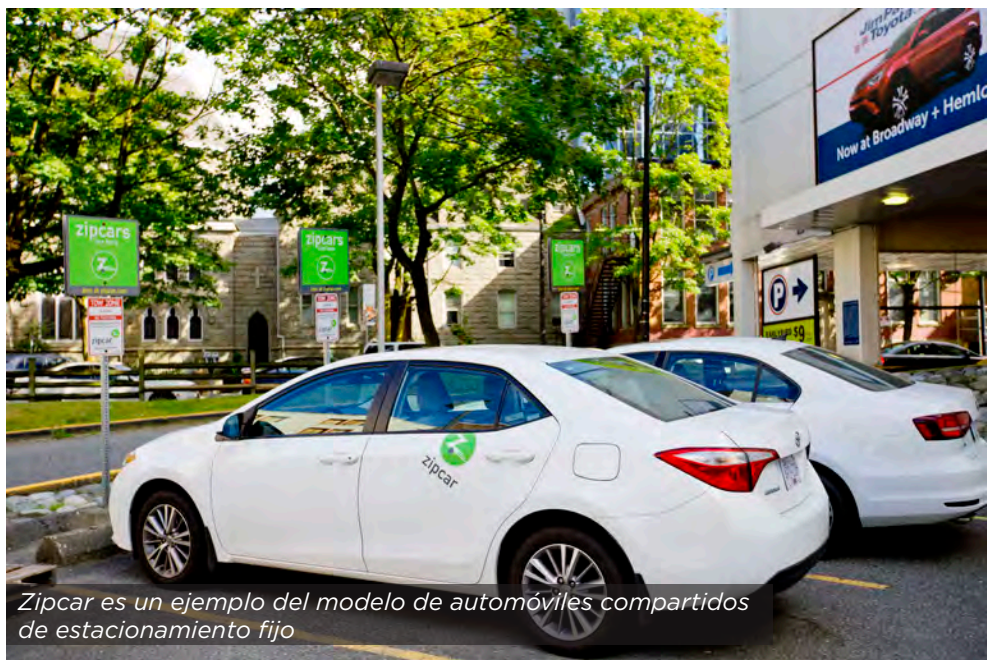
Al momento de esta actualización al TMP, hay tres modelos principales de automóviles compartidos:

- » **Extremo a extremo.** Este modelo se conforma de una flota de vehículos que pueden dejarse en cualquier ubicación dentro de una zona de servicio designada. Los sistemas de extremo a extremo están diseñados para los usuarios que viajan en una dirección, no requieren un registro por adelantado e incentivan los viajes más cortos al cobrarse por minuto de uso.
- » **Estacionamiento fijo.** La compañía de automóviles compartidos con estacionamiento fijo más conocida es Zipcar. El modelo de estacionamiento fijo requiere un registro por adelantado y el vehículo debe devolverse al punto de origen. El estacionamiento fijo requiere la coordinación con terratenientes privados y municipalidades, ya que los vehículos deben tener una ubicación permanente en un terreno privado o en el espacio público. En Fort Collins, Zipcar tiene varias ubicaciones en el campus de la CSU y cerca de él.

- » **Entre pares.** Se trata de la modalidad más reciente de automóviles compartidos. Los servicios entre pares brindan una plataforma para que las personas alquilen sus vehículos particulares cuando no los usen. Los alquileres pueden ser por hora o por día. Turo es un ejemplo de un popular proveedor de servicios entre pares que opera en Fort Collins en la actualidad.

Fort Collins puede seguir facilitando y apoyando las oportunidades para automóviles compartidos. Esto podría realizarse mediante alianzas entre el sector público y privado, con espacios de estacionamiento o estaciones de carga para vehículos eléctricos (EV) o con incentivos y descuentos como parte de las estrategias de Gestión de la Demanda de Transporte. Para asegurar una mejor preparación ante el crecimiento continuo de los servicios de automóviles compartidos, este TMP recomienda que la Ciudad formalice un proceso de permisos para que los operadores de automóviles compartidos soliciten un espacio de estacionamiento exclusivo o un permiso para zona de vehículos mediante un proceso simplificado. El proceso de permisos debería definir los requisitos que deben cumplir todos los proveedores con claridad, como ser las licencias de empresa necesarias, el seguro y los permisos de operación. Deberían identificarse requisitos de permiso exclusivos para los modelos de servicio entre pares y de estacionamiento fijo.

Los automóviles compartidos permiten a las personas sin acceso a un vehículo gozar de mayor conectividad cuando no puedan satisfacer sus necesidades de desplazamiento caminando, en bicicleta o en autobús con facilidad. Los automóviles compartidos tienden a reducir el uso total de vehículos porque el costo de operar uno ya no es un costo oculto e irrecuperable (como en el caso de un automóvil particular) y la propiedad total de automóviles tiende a reducirse con la membresía a sistemas de automóviles compartidos, lo cual genera una reducción de la conducción en general. La disponibilidad de modelos de automóviles compartidos crea un panorama integral de opciones de transporte y apoya a los residentes y empleados que no pueden adquirir un vehículo o deciden no hacerlo.



Zipcar es un ejemplo del modelo de automóviles compartidos de estacionamiento fijo

Servicios privados de transporte de pasajeros

Los servicios privados de transporte de pasajeros, provistos en mayor parte por compañías de la red de transporte (TNC), son una nueva modalidad que ha ganado popularidad en los últimos años. Básicamente, los servicios privados de transporte de pasajeros son la versión moderna de los taxis que incorporan una plataforma basada en la web que une a pasajeros y conductores de una forma más simple e intuitiva. Los conductores deciden ofrecer el servicio, y las tarifas y el tiempo de espera se determinan según la oferta y demanda, según lo moderen los dueños de la plataforma. En este momento, Uber y Lyft son las TNC que operan en Fort Collins y en la región circundante.



Uber: una TNC popular

A nivel nacional, las TNC y los servicios privados de transporte de pasajeros representan el medio de transporte con más rápido crecimiento. Varios estudios han demostrado que las personas eligen los servicios privados de transporte de pasajeros por varias razones y, en consecuencia, esta modalidad tiene el potencial de reducir la elección de otros modos de transporte, incluidos caminar, conducir, andar en bicicleta y usar autobuses. Los datos recientes también revelan que los servicios privados de transporte de pasajeros tienen el potencial de aumentar las VMT totales debido a que los usuarios eligen esta modalidad en lugar de caminar, andar en bicicleta y usar autobuses y debido a la cantidad de viajes sin pasajeros que se requieren para recoger a nuevos pasajeros. Por otro lado, un mercado clave para los vehículos que brindan servicios privados de transporte de pasajeros son los centros de tránsito, donde las TNC funcionan como una conexión para la primera y la última milla de los autobuses y tienen el potencial de aumentar el uso de autobuses al ampliar el acceso a paradas y estaciones.

En general, los servicios privados de transporte de pasajeros presentan oportunidades mixtas para Fort Collins. Los servicios privados de transporte de pasajeros proporcionan un nicho en el mercado del transporte para varios viajes: en la noche cuando la frecuencia de autobuses es menor, en caso de viajes con artículos grandes y viajes sociales, entre otros. Los servicios privados de transporte de pasajeros también pueden

ayudar a reducir el riesgo de conducción peligrosa al brindar una forma simple de volver a casa para aquellos que no deberían conducir. Por otra parte, el uso excesivo de servicios privados de transporte de pasajeros puede causar un aumento de las VMT, del consumo de energía/emisiones de gases de efecto invernadero, congestiones de tránsito y bordes de acera y zonas de carga saturadas.

El TMP recomienda que la Ciudad trabaje con las TNC para asegurar que los servicios privados de transporte de pasajeros sean parte del entorno de movilidad y, al mismo tiempo, trabaje para evitar los aumentos de la congestión del tráfico y las consecuencias negativas para el ambiente. Algunas estrategias potenciales para equilibrar las ventajas y desventajas de los servicios privados de transporte de pasajeros incluyen:

- » **Requisitos de datos abiertos.** Brindarle a la Ciudad más información para poder regular y crear, con mayor eficacia, alianzas entre el sector público y privado con las TNC; requerir que las TNC ofrezcan acceso abierto a los costos y tiempos de viaje en tiempo real para que pueda recopilarse toda la información sobre costos y tiempos para varios modos en una sola fuente.
- » **Tarifas en zonas y horarios de alta congestión.** Si bien las TNC incorporan precios dinámicos para atraer a más conductores cuando la demanda es alta, Fort Collins debería considerar precios de congestión para los vehículos de servicios privados de transporte de pasajeros cuando la congestión amenaza la confiabilidad del funcionamiento del servicio de transporte público.
- » **Explorar los niveles de ocupación de pasajeros o cobrar impuestos a los vehículos con pocos ocupantes o por el tiempo de viaje sin pasajeros.** En particular durante los horarios de congestión, podría cobrarse una tarifa a los vehículos que tengan pocos pasajeros cuando pueden llevar varios, a fin de ayudar a mitigar la congestión de bordes de acera y rutas que causan los vehículos de servicios privados de transporte de pasajeros.
- » **Mejoras operativas que dan prioridad a los autobuses, como las técnicas para reducir la permanencia de medios de transporte público ante señales de tránsito o el servicio de BRT.** La popularidad de los servicios privados de transporte de pasajeros ha demostrado que las personas valoran en gran medida los tiempos de viaje breves y la capacidad de acceder a un vehículo con rapidez. Mejorar la velocidad y la confiabilidad de los autobuses hará que este medio sea más atractivo que los servicios privados de transporte de pasajeros si se tiene en cuenta la diferencia de costos.
- » **Formalizar los servicios privados de transporte de pasajeros como parte del sistema de transporte público.** El Plan Maestro de Tránsito ha identificado zonas donde los servicios privados de transporte de pasajeros pueden dar acceso al transporte público en áreas donde el servicio de rutas fijas es mínimo, en áreas identificadas como zonas de innovación en movilidad o donde pueden funcionar como conexiones para la primera y la última milla en los centros de movilidad.

Gestión de los bordes de aceras

Además de las consecuencias potenciales de las TNC en la congestión y las rutas, este tipo de transporte también aumenta la demanda de espacio en el borde de las aceras para ascenso y descenso de pasajeros. Sin espacios designados en el borde de las aceras y la implementación de zonas para ascenso y descenso de pasajeros, los vehículos de TNC suelen bloquear los carriles, generar conflicto con ciclistas y peatones, estacionar en doble fila, obstruir las zonas de carga o bloquear las paradas de autobuses al buscar o dejar pasajeros. Esto puede generar conflictos de seguridad e ineficiencias operativas para automóviles particulares, servicios de flete y autobuses. Para mitigar estas consecuencias, es fundamental para el sistema de transporte gestionar el espacio limitado al borde de las aceras. La Guía para Gestión de los Bordes de Aceras describe este proceso de la siguiente manera: "La gestión de los bordes de aceras busca hacer un inventario, optimizar y gestionar los bordes de aceras para maximizar la movilidad y el acceso para la gran variedad de demanda de uso de los bordes de aceras".

A corto plazo (de uno a dos años), un estudio de gestión de los bordes de aceras podría examinar la eficacia en el manejo de volúmenes moderados y altos de actividad de carga de pasajeros en las diferentes ubicaciones, entre otros usos. Como parte de este estudio, la Ciudad podría recopilar, observar y analizar videos y datos de tránsito, incluidos datos de actividad de las TNC, para cuantificar la demanda de carga. Estos resultados ayudarán a lograr una mejor comprensión de la demanda de uso de bordes de aceras y la eficiencia con la que las personas usan el espacio, evaluar las interacciones entre los usuarios de la ruta y comprender otras conductas y tendencias en los bordes de aceras y cerca de ellos. A corto y mediano plazo (de tres a cinco años), la Ciudad podría implementar estrategias para mejorar la productividad de los bordes de aceras según los resultados del estudio de gestión de los bordes de aceras.

Las acciones potenciales podrían incluir la creación de zonas designadas para ascenso y descenso de pasajeros, en particular en zonas de innovación en movilidad donde se fomentan los servicios privados de transporte de pasajeros como una forma de transporte público. Algunas de estas estrategias ya se están poniendo a prueba en ciertos momentos en el centro. Todos los centros de movilidad deberían incluir zonas para ascenso y descenso de pasajeros, a fin de facilitar el transporte multimodal y las conexiones de primera y última milla para los medios de transporte de alta frecuencia. Las estrategias adicionales que podrían implementarse incluyen:

- » Reubicar el espacio al borde de las aceras en una cuadra.
- » Convertir la cantidad de espacio al borde de las aceras dedicado a varios usos.
- » Designar espacios flexibles al borde de las aceras que apliquen la tecnología y la infraestructura para cambiar el uso del espacio en función de los cambios en la demanda durante el día o la semana.

Vehículos eléctricos

La Ciudad de Fort Collins tiene una Hoja de Ruta de Preparación de Vehículos Eléctricos que se finalizó en octubre de 2018 y sirve como un plan estratégico para apoyar el mayor uso de vehículos eléctricos (EV) en la ciudad. La hoja de ruta establece una visión y un conjunto de objetivos y define con claridad las funciones de los departamentos de la Ciudad, el sector privado y la comunidad. Los EV son una pieza fundamental del Plan de Acción Climática de la Ciudad, ya que el CAP supone que una gran proporción de los viajes en el futuro se realizarán en vehículos más pequeños (ya sean automóviles particulares o servicios privados de transporte de pasajeros) cuyo consumo inherente de energía es mayor al del transporte público, así como a los de caminar o andar en bicicleta. La hoja de ruta de preparación para EV incluye tareas pendientes y estrategias actuales y en el corto, el mediano y el largo plazo para lograr estos objetivos **(Figura 5-9)**.

A corto plazo (de uno a dos años), la hoja de ruta recomienda que la Ciudad identifique ubicaciones donde implementar estaciones de carga de EV en el espacio público, fomente la instalación de las estaciones y continúe el proceso de transición de los vehículos de la flota de la ciudad a vehículos eléctricos. A mediano plazo (de tres a cinco años), la hoja de ruta incluye estrategias para revisar los códigos de construcción a fin de incluir estaciones de carga de EV en los nuevos desarrollos, incentivar a los residentes locales para que adquieran EV y apoyar a los conductores de EV al ajustar las estructuras de las tarifas y aumentar su acceso a electricidad renovable para los EV. A largo plazo (en diez años), la hoja de ruta fomenta el uso de EV para servicios privados de transporte de pasajeros y automóviles compartidos, al actualizar la distribución de la infraestructura eléctrica para satisfacer la creciente demanda de EV y buscar tecnologías emergentes que apoyen, en mayor medida, el paso a EV, como carga inalámbrica y reciclaje de baterías. Las estrategias actuales incluyen: ofrecer recursos para promover la conciencia pública sobre los beneficios de los EV, incorporar los EV a los esfuerzos de planificación local y defender la adopción de EV en la región.

Para desarrollar los puntos incluidos en la hoja de ruta de preparación para EV, la Ciudad podría trabajar con legisladores estatales y federales para crear más incentivos para el uso de los EV o lo contrario para el uso de motores de combustión interna tradicionales. Estos esfuerzos estatales y federales, junto con las acciones locales sólidas descritas en la hoja de ruta de preparación para EV, ayudarán a agilizar la transición a una flota de vehículos eléctricos más eficiente.

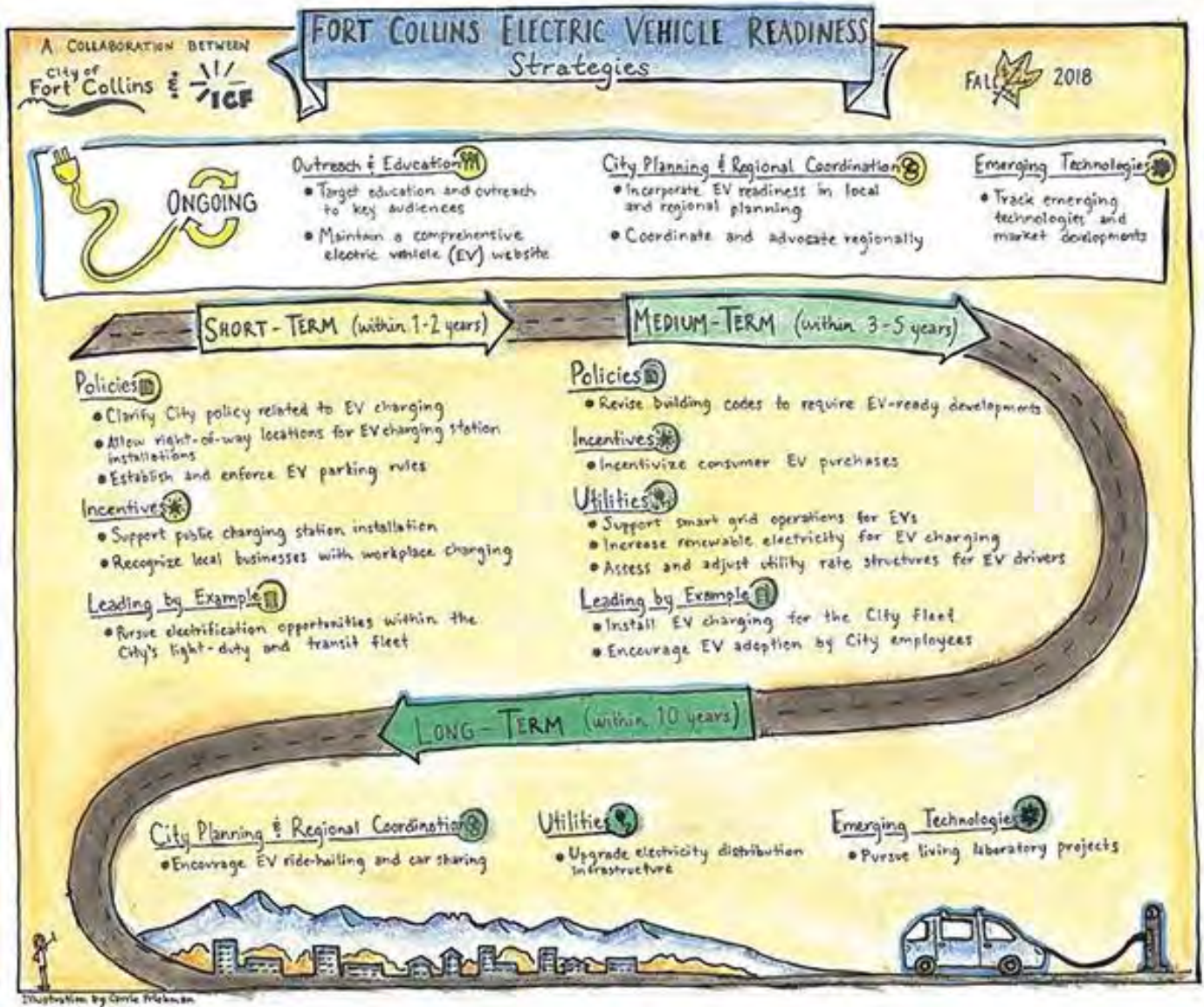


Figura 5-9: Estrategias de la Hoja de Ruta de Preparación de Vehículos Eléctricos de Fort Collins

Vehículos autónomos y conectados

Los vehículos autónomos y conectados (AV/CV) son dos tecnologías vehiculares que están evolucionando con rapidez y tienen el potencial de afectar los patrones de transporte y las elecciones de viaje en el futuro. Los AV pueden sentir el entorno y moverse por la red de calles de la ciudad con poca o nula intervención humana. Los CV son vehículos que se comunican con los otros que están en la calle, además de con la infraestructura conectada, a fin de mejorar el uso y la seguridad de las rutas.

Los AV podrían aumentar la demanda de transporte debido al costo inferior de su uso, así como reducir la demanda de estacionamiento. Además, las investigaciones sobre conductas de transporte sugieren que los AV podrían reducir el uso de transporte público excepto por aquellos servicios de alta frecuencia que operan en un carril separado (p. ej., BRT y tren). Algunos viajes relacionados con los AV tienen potenciales resultados positivos al brindarles a los grupos de adultos mayores y a la juventud más opciones de movilidad y esperadas mejoras en la seguridad del tránsito.

Los vehículos conectados y la infraestructura conectada están en proceso de desarrollo e incluyen varios niveles de conectividad, como:

- » vehículo a infraestructura;
- » vehículo a vehículo;
- » vehículo a la nube;
- » vehículo a peatón; y
- » vehículo a todo.

Para abordar las posibles consecuencias del uso de los AV y CV, las estrategias incluyen:

- » **Gestión de los bordes de las aceras (como se analizó en la sección sobre TNC).** Los AV podrían causar congestión en los bordes de aceras que afecte a muchos otros usuarios y modos.
- » **Protección de la seguridad de los peatones.** La capacidad de los AV para responder de manera adecuada a una conducta peatonal representa una inquietud especial.
- » **Implicaciones de igualdad.** Los AV podrían ser más accesibles para las personas con altos ingresos y la congestión agregada podría tener un efecto negativo en los grupos de ingresos más bajos.
- » **Consecuencias en el uso del terreno y políticas para limitar el crecimiento urbano potencial.** Cuando las personas no tienen que conducir, podrían interesarse en vivir más lejos de su trabajo.
- » **Oportunidades para centros de transporte público y conexiones para la primera y la última milla.** Los AV pueden ser buenas conexiones para los servicios centrales de transporte público. Denver está por implementar su primer servicio de traslado de pasajeros autónomo para conectar una estación de ferrocarril ligero a una zona laboral.
- » **Implicaciones del transporte público.** Los autobuses autónomos podrían mejorar la seguridad y la confiabilidad del sistema de transporte público y reducir los costos operativos.
- » **Apoyar los principios de Calles Completas y los objetivos de la iniciativa "Avanzando hacia la Eliminación de los Fallecimientos".** Los AV no deberían competir por el espacio destinado a otros modos (en particular, el transporte público), aunque pueden ayudar a alcanzar los objetivos de la iniciativa "Avanzando hacia la Eliminación de los Fallecimientos".
- » **Planificación del sitio y diseño del estacionamiento que se adapta a los AV y a los cambios en la demanda.** La Ciudad debería considerar reducir los requisitos mínimos de estacionamiento para anticiparse al hecho de que los AV (y un mejor servicio de transporte público) reducirán la necesidad de las personas de estacionarse al llegar a su destino final.
- » **Invertir en infraestructura inteligente (p. ej., señales dinámicas de control de tránsito y tecnología de sensor multimodal).** Los AV pueden operar con mayor eficiencia y las ciudades pueden gestionar de mejor forma el uso de AV (mediante los precios, las mediciones con respecto a cuándo puede presentarse la necesidad de un viaje, etc.) si hay una infraestructura de vehículos conectados. La Ciudad debería supervisar los cambios en la tecnología de vehículos conectados.
- » **Desarrollar capacidades de gestión de datos.** Fort Collins debería trabajar con legisladores estatales y federales para garantizar que la Ciudad tenga acceso a datos anónimos y pertinentes sobre los AV para ayudar a comprender los patrones de viaje y gestionar la congestión del tránsito y en los bordes de las aceras que pueden causar los AV.

Drones

Los drones de reparto son vehículos controlados de forma remota que pueden entregar paquetes livianos. Están en etapas de prueba y desarrollo. En varios ejemplos en todo el mundo, los drones se usan para entregar artículos urgentes, como medicamentos, o para entregas que serían complicadas con los servicios de reparto con vehículos tradicionales.

Los drones de reparto tienen el potencial de cambiar la economía de la última milla de las entregas de paquetes pequeños y livianos, ya que podrían reemplazar los repartos que se hacen con vehículos tradicionales. La FAA emitió normas en 2016 que limitan, pero permiten, el uso de drones aéreos comerciales para repartos. La normativa actual requiere que un piloto con licencia mantenga al dron dentro del campo visual, el vuelo no puede controlarse desde un vehículo en movimiento y el peso del dron y el paquete debe ser menor a 55 libras.

Las limitaciones potenciales incluyen pesos limitados del paquete; tiempos de operación restringidos por la capacidad de la batería; interferencia con otros usuarios de la acera y los senderos (para los drones terrestres); dificultad para determinar zonas designadas para la entrega en zonas urbanas densas; eventos impredecibles o irregulares como el clima, la fauna o el vandalismo; y la necesidad de una regulación de control del espacio aéreo. Además, los drones aéreos son una nueva fuente de contaminación sonora que, en este momento, está fuera del alcance de la mayoría de las ordenanzas sobre el ruido de la ciudad.

Las limitaciones y consecuencias potenciales relacionadas con los repartos con drones, incluidas las inquietudes sobre la privacidad, el ruido, la seguridad y el vandalismo, deberán evaluarse junto con los beneficios potenciales de los repartos con drones. Por ejemplo, los drones podrían reducir el impacto de los servicios de "entrega instantánea" y los servicios de entrega con vehículos tradicionales en los vecindarios. Las acciones clave a tener en cuenta para los drones aéreos y terrestres incluyen:

- » Límites de tamaño para los drones terrestres a fin de garantizar que los usuarios de las aceras puedan esquivar los vehículos.
- » Actualizaciones al código vehicular para abordar aspectos relativos a los drones terrestres.
- » Límites de ruido para los drones aéreos.
- » Horas de funcionamiento para gestionar el ruido.
- » Políticas para abordar inquietudes de privacidad.



Dron de reparto de DHL. Crédito de la fotografía: Sam Churchill (Flickr)

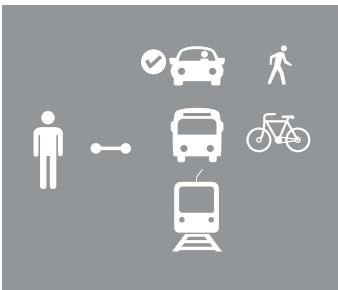
Movilidad como servicio

La MaaS describe el cambio en el uso de automóviles particulares hacia el uso del transporte que se ofrece como servicio. Esto incluye a proveedores públicos y privados que pueden trabajar juntos para brindar un panorama integral de opciones de transporte. La MaaS brinda información y una gran variedad de opciones de transporte confiables que pueden reducir la dependencia de los automóviles particulares o eliminar la necesidad de ellos. El auto promedio tiene un costo de más de USD 8800 al año entre propiedad y funcionamiento. En comparación, la MaaS reduce los costos para el usuario, baja la congestión, disminuye las emisiones y les brinda a los proveedores de transporte la información que necesitan para ser más rentables. La MaaS puede ser cada vez más atractiva y factible mediante una integración de los modos que incluya integración de pagos, una aplicación para planificar viajes y centros de movilidad.

Fort Collins puede fomentar y facilitar la MaaS de las siguientes formas:

- » Requerir datos abiertos de los proveedores privados para facilitar la planificación de viajes. Esto incluye brindar información de planificación de viajes y costos de forma tal que un tercero pueda recopilarla.
- » Crear una plataforma de pago integrado que comience con Transfort y el servicio de bicicletas compartidas y, luego, se amplíe para incluir proveedores privados. En última instancia, Fort Collins podría procurar exigir la participación de terceros en un sistema de pago integrado como condición para operar en la Ciudad.
- » Crear alianzas entre el sector público y privado que usen servicios privados como complemento del sistema de transporte público, en particular en las zonas de innovación en movilidad identificadas en el Plan Maestro de Tránsito.

THEN



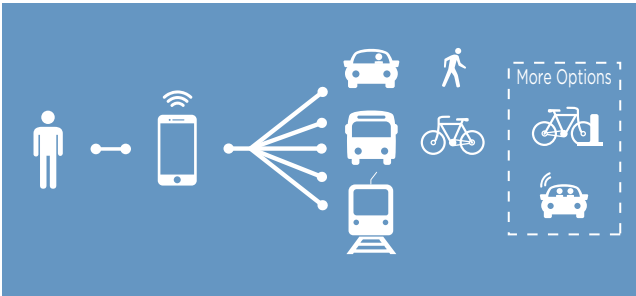
Loyal to Mode

Tend to use just one option and rarely switch

Perception of Limited Options

Personally owned car often the default option

NOW



Mobile Phone

Helps make choices, but each tool has separate app

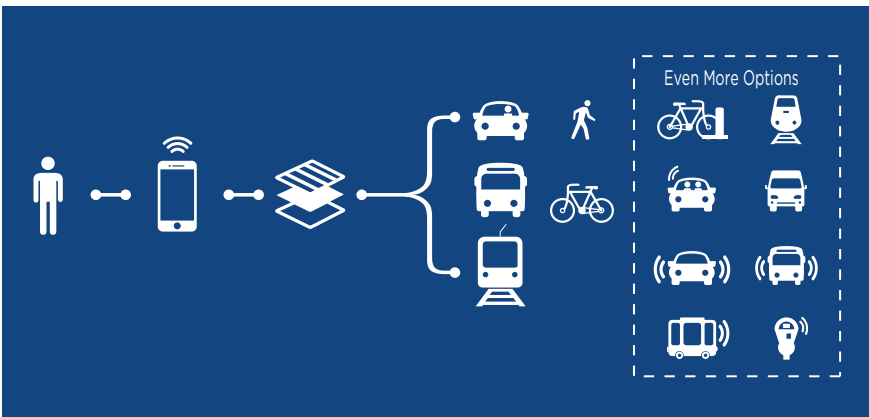
New Options

Many people use just one or two new options (ride-hailing, bike-sharing) in addition to their primary mode

Ride-Hailing

Car ownership separated from car use

FUTURE



Mobility as a Service

Use mobile device to select among many options and seamlessly book and pay for them

More New Options

Including innovative, new, private-sector mobility tools

Choose the Right Tool for the Right Trip

Based on better information about cost, time and comfort



Las personas recorren un autobús de Transfort en un evento de Calles Abiertas en 2018.



SEGURIDAD

DECLARACIÓN SOBRE LA VISIÓN DE SEGURIDAD

La seguridad es una prioridad clave al planificar, implementar y operar elementos de transporte en la ciudad, como se ejemplifica con el compromiso de la Ciudad de reducir y eliminar las lesiones graves y los choques fatales, promovido a través del plan de acción de Visión Cero de la Ciudad.

PRINCIPIO DE APOYO

PRINCIPIO T10

Apoyar y mejorar la seguridad para todos los modos.

Dónde estamos hoy

El Departamento de Operaciones de Tránsito ingresa cada choque informado en una base de datos y utiliza esa información para realizar una revisión detallada de la seguridad de las rutas de la ciudad. La revisión incluye información y tendencias básicas sobre los choques, además de datos generales, analiza tipos específicos de choques, busca tendencias, involucra una revisión estadística, realiza un reconocimiento de patrones y evalúa ubicaciones para identificar más choques, tendencias y patrones específicos de los esperados que puedan generar estrategias de mitigación. Esta información se resume en el Informe de Seguridad Anual de la Ciudad.

Los datos del Informe de Seguridad Anual se utilizan en un programa de seguridad general, brindan información a numerosos proyectos de la Ciudad (desde la planificación hasta la construcción), apoyan los esfuerzos de cumplimiento e identifican proyectos específicos relacionados con la seguridad. El programa de seguridad también evalúa y supervisa los esfuerzos por mejorar, de forma continua, la seguridad en todos los modos de transporte.

En general, en un año promedio, se denuncian cerca de 4000 choques en la ciudad, que incluyen 260 choques con lesiones importantes y entre 5 y 10 muertes al año. Se calcula que el costo social de los choques ascendió a más de USD 150 millones al año en 2018.

Oportunidades para el futuro

La Ciudad de Fort Collins busca brindar un sistema de transporte seguro y eficiente para las personas que usan todos los modos de transporte. La seguridad de los usuarios de las rutas es una prioridad principal y, en 2016, la Ciudad se convirtió en la primera entidad local pública en unirse a la iniciativa Avanzando hacia la Eliminación de los Fallecimientos del Departamento de Transporte de Colorado (CDOT).

Tendencias

En los últimos tres años (2016-18), se redujo levemente la cantidad de choques relacionados con el transporte en el espacio público con derecho de paso informados a los servicios de policía. El número total de choques y choques graves es similar a la cantidad de hace cinco años (2014) a pesar del crecimiento en la población de la ciudad y las VMT.

Al compararse con las ciudades pares con una población similar en el país, Fort Collins tiene una tasa de choques fatales de alrededor de un 50 % por debajo del promedio.

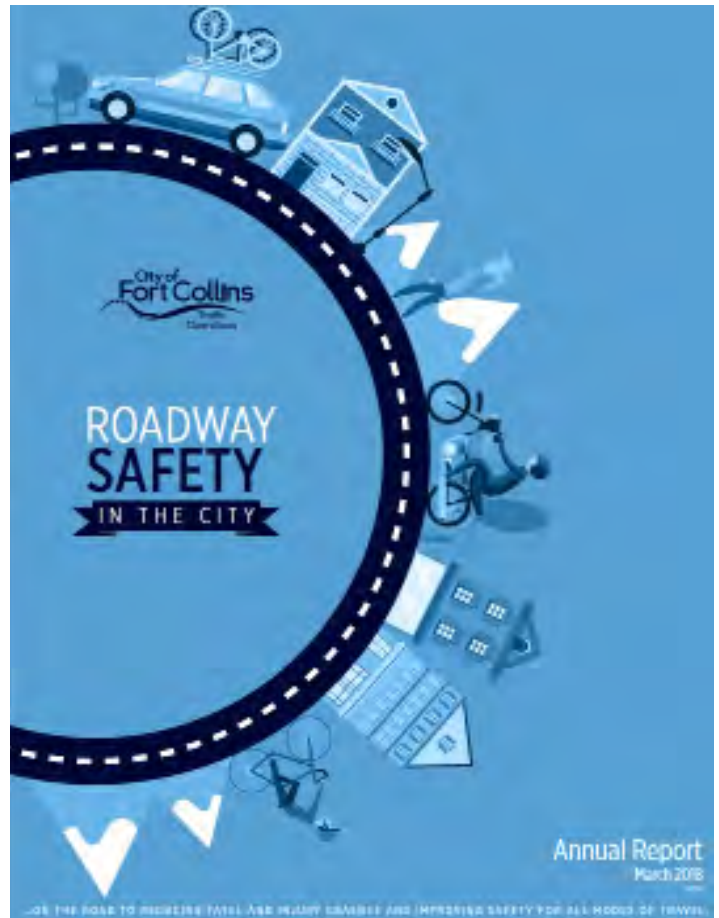
Lo choques que involucran a ciclistas y peatones también presentan una tendencia descendente. En los últimos cinco años (2014-18) el total de choques se redujo en un 23 % para ciclistas y en un 5 % para peatones. Los choques graves para estos usuarios vulnerables de la carretera se redujeron al 35 % para los ciclistas y en una cifra similar para los peatones. A pesar de la tendencia descendente, la realidad es que los usuarios vulnerables de la carretera tienen mayor presencia en los choques graves (por ejemplo, los choques con bicicletas representan el 3 % del total de choques, pero el 20 % de choques graves) porque cuando sí ocurren, suelen ser más graves.

Una inquietud importante involucra a las motocicletas. En un choque, los motociclistas tienen tres veces más probabilidades de sufrir lesiones y once veces más de riesgo de muerte que las personas que viajan en vehículos. Las muertes que involucran a motociclistas son mayores que las que involucran a ciclistas y a peatones combinados.

Varios factores inciden en las tendencias de seguridad. Los ejemplos incluyen el momento del año (la mayoría de los choques que involucran a ciclistas ocurren en septiembre), el día de la semana (hay mayor frecuencia los viernes) y el horario (de 3 a 5 p. m.). La demografía de los usuarios de carreteras también puede brindar una orientación para abordar las inquietudes sobre seguridad. Por ejemplo, los conductores menores de 25 representan alrededor del 25 % de los conductores con licencia, pero están involucrados en casi el 40 % de los choques por conducir bajo la influencia de alguna sustancia. La ubicación de los choques también es un componente importante de las revisiones de seguridad. Más del 70 % de todos los choques y el 90 % de los choques con bicicletas suceden en una intersección o entrada de automóviles.

La Ciudad utiliza el Manual de Seguridad en Autopistas de la Asociación Americana de Oficiales de Carreteras Estatales y Transportes (AASTHO) para realizar análisis estadísticos de las intersecciones a fin de identificar ubicaciones donde ocurren más choques que los esperados. El reconocimiento de patrones puede dar más detalles sobre potenciales inquietudes de seguridad.

Estos factores e información adicional se utilizan para aportar datos a todos los aspectos del transporte en la ciudad, que van desde las operaciones hasta la planificación, el mantenimiento y la construcción, sin dejar de lado todo lo relacionado con cumplimiento, difusión, programas, educación, etc.



Visión Cero

En 2016, Fort Collins fue la primera entidad local pública en unirse a la iniciativa Avanzando hacia la Eliminación de los Fallecimientos del Departamento de Transporte de Colorado (CDOT). La declaración refleja el compromiso de la Ciudad con la visión de no tener (cero) muertes relacionadas con el tránsito. Esta iniciativa del CDOT está relacionada con el proyecto de seguridad nacional e internacional Visión Cero.

Avanzar hacia el objetivo de no tener muertes requiere un esfuerzo multifacético, colaborativo y centrado. Esto incluye asegurar que se comprenda la información y las tendencias sobre choques y se informen las estrategias de mitigación, así como las políticas, los estándares, el diseño y los proyectos. Luego, el análisis se aplica a las diferentes "I" de la seguridad de las rutas:

- » **Ingeniería.** Cambios físicos, como señales, rayas, sincronización de las señales y cambios geométricos.
- » **Instrucción/Impulso.** Programas y esfuerzos de difusión para todos los usuarios de las rutas a fin de enseñarles y fomentar conductas más seguras.
- » **Implementación.** Colaboración con los servicios de policía y el sistema judicial para proporcionar educación dirigida y hacer que se cumplan las leyes de la misma forma, así como para que se dicten sentencias alternativas que se enfoquen en el cambio de las conductas.
- » **Evaluación.** Continuar con la supervisión y evaluación de todos los aspectos de la seguridad en las calzadas para hacer aportes a los trabajos siguientes y al informe del año que viene.



MOVING TOWARDS **ZERO** DEATHS

La Ciudad está trabajando en un Plan de Acción de Visión Cero que describirá un conjunto de acciones integrales, multidepartamentales y comunitarias para fomentar la seguridad para el público que se transporta. Si bien se relaciona con la iniciativa Avanzando hacia la Eliminación de los Fallecimientos del CDOT, el Plan de Acción de Visión Cero implica un mayor compromiso por parte de la Ciudad. El Plan de Acción estará basado en un enfoque impulsado por datos y apoyará los esfuerzos que demuestren mejores resultados de seguridad. Muchos esfuerzos se han realizado durante años, lo cual se refleja en el sólido historial de seguridad de la ciudad y sus tendencias de transporte, pero el Plan de Acción reunirá estos esfuerzos en una sola fuente de análisis de seguridad.

La Ciudad también trabaja junto a la Administración Federal de Autopistas (FHWA) y el CDOT para actualizar el Plan Estratégico Estatal de Seguridad en Autopistas de Colorado (SHSP) y colabora en los talleres de la iniciativa Hacia la Eliminación de los Fallecimientos.

Otras mejoras relacionadas con el transporte son importantes y cuentan con el interés y el apoyo de la comunidad, como por ejemplo, mejorar las rampas para peatones y agregar comodidad a la infraestructura para bicicletas. Estas mejoras podrían no representar cambios significativos en la cantidad de choques en la ciudad, pero cumplen una función fundamental en mejorar la movilidad de la comunidad en todos los modos de transporte. El Informe Anual de Movilidad de la Ciudad hará un seguimiento de estas mejoras prioritarias. El Informe de Movilidad es un documento que acompaña al Informe Anual de Seguridad y refleja la importancia clave de mejorar la accesibilidad y la movilidad para los usuarios de rutas de todas las edades y modos de transporte, además de centrarse en la seguridad.



Los cuerpos de seguridad son una parte interesada clave en el mantenimiento de la seguridad en el tránsito.



SOSTENIBILIDAD Y RESILIENCIA

DECLARACIÓN DE LA VISIÓN SOBRE SOSTENIBILIDAD Y RESILIENCIA

Fort Collins será líder en el alcance de resultados de sostenibilidad ambiental al procurar contar con un sistema de transporte que reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero y los contaminantes del aire. La red de transporte demostrará su resiliencia al seguir brindando un servicio eficaz a la comunidad ante el cambio climático.

PRINCIPIO Y POLÍTICAS DE RESPALDO

PRINCIPIO T9

Utilizar el sistema de transporte para respaldar una comunidad saludable y equitativa.

Dónde estamos hoy

Fort Collins ha definido objetivos sólidos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar los resultados de sostenibilidad en toda la ciudad ante el cambio climático. Sin embargo, la cantidad de emisiones generada por el transporte, que se ubica en un 24 %, sigue siendo considerable, lo cual crea una necesidad de intervenir de forma más específica.

Oportunidades para el futuro

Las nuevas tecnologías presentan claras oportunidades de hacer el transporte más sustentable. Ya sea mediante la promoción de transporte con vehículos eléctricos o aplicaciones mejoradas para teléfonos inteligentes que permiten acceder con facilidad al uso compartido de bicicletas y al transporte público, Fort Collins puede facilitar soluciones de transporte que mejorarán los resultados ambientales y, a la vez, ayudarán a los residentes y visitantes a disfrutar una mayor movilidad.

Alineación con el Plan de Acción Climática

Al reconocer la relación entre las emisiones de GEI y el cambio climático, Fort Collins desarrolló un Plan de Acción Climática (CAP) en 2015 para contribuir a la reducción de las emisiones de GEI de la comunidad. El CAP describe estrategias para alcanzar el objetivo de reducir las emisiones de GEI a un 20 % por debajo de los niveles de 2005 para 2020, a un 80 % por debajo de los niveles de 2005 para 2030 y de lograr una huella de carbono cero para 2050. Si bien las emisiones totales se han reducido, la cantidad de emisiones generadas por el transporte terrestre en Fort Collins han aumentado del 24 % en 2005 al 25 % en 2013. Además, si bien las emisiones totales son bajas, las toneladas métricas totales de emisiones de CO₂ de fuentes de transporte en Fort Collins se ubican en los niveles más altos desde 2010. El TMP ofrece una hoja de ruta para garantizar que el transporte terrestre represente una fracción reducida de las emisiones en la comunidad.

Reducir las emisiones del sistema de transporte será fundamental para alcanzar los objetivos generales del CAP. Por ejemplo, un autobús completo emite 0.18 libras de CO₂ por milla de pasajero, en comparación con las 0.96 libras por milla de viajes en vehículos de un solo ocupante. Todas las estrategias que reemplacen los viajes en vehículos de un solo ocupante ayudarán a reducir las emisiones generales. El CAP incluye tres estrategias para reducir las emisiones del transporte:

1. Cambiar los patrones de uso del terreno para acortar los viajes o disminuir la necesidad de conducir.
2. Aumentar el uso de opciones multimodales.
3. Incrementar la adopción de vehículos eléctricos (EV) y de vehículos que usen menos combustible.

La visión y las tareas pendientes del Plan Maestro de Transporte se alinean con la estrategia del CAP de reducir las emisiones al aumentar la comodidad, la practicidad y la confiabilidad de las opciones de transporte multimodales, que incluyen los desplazamientos en bicicleta, a pie y en transporte público. El CAP describe las siguientes estrategias para reducir la conducción de vehículos, que se alinean con las tareas pendientes del Plan Maestro de Transporte:

- » Coordinar y ampliar las opciones de transporte masivo de pasajeros a nivel local y regional.
- » Permitir que terceros desarrolladores accedan a los datos del tránsito para que puedan diseñar más herramientas de transporte para los usuarios.
- » Facilitar y promover la movilidad compartida.
- » Ampliar el uso de bicicletas compartidas.
- » Trabajar con corporaciones para desarrollar incentivos para trasladarse en autobús, en bicicleta y caminando.
- » Incrementar la conciencia sobre los costos ambientales de conducir.

La planificación de la sostenibilidad debe coordinarse con la planificación de otros aspectos de la vida comunitaria como la vivienda, la salud pública y el transporte. Preparar a la comunidad para usar vehículos eléctricos, por ejemplo, es un esfuerzo de planificación que combina aspectos de transporte, uso del terreno, habitabilidad y medioambiente. Con iniciativas como contratar un coordinador de TDM, Fort Collins puede asegurar que la sostenibilidad sea un punto constante a tener en cuenta.

Resiliencia en el transporte

Fort Collins es un líder con reconocimiento nacional en la planificación para la adaptación climática. Al ser de las primeras en adoptar el proceso de planificación para la construcción de resiliencia del Instituto Nacional de Estándares y Tecnología de EE. UU. y una de las 30 comunidades locales que participan en el Proyecto de Resiliencia Local de Colorado, Fort Collins comprende la necesidad de prepararse efectivamente para los riesgos que representa el cambio climático. Aunque los riesgos climáticos como tormentas más fuertes y temperaturas extremas no tienen un vínculo directo con el transporte, la planificación para la construcción de resiliencia tiene en cuenta la función que cumplen las redes de transporte en la adaptación climática y considera las consecuencias secundarias de los eventos climáticos para la movilidad.

Las inundaciones pueden interrumpir una red de rutas, el calor extremo puede representar riesgos de transporte para las poblaciones de mayor edad y los incendios pueden reducir la calidad del aire hasta el punto de plantear importantes riesgos de salud para los peatones y los ciclistas. Planificar para la adaptación climática también requiere desarrollar enfoques estratégicos para garantizar que las personas de Fort Collins cuenten con un acceso continuo a la movilidad durante eventos climáticos que causen conmoción.



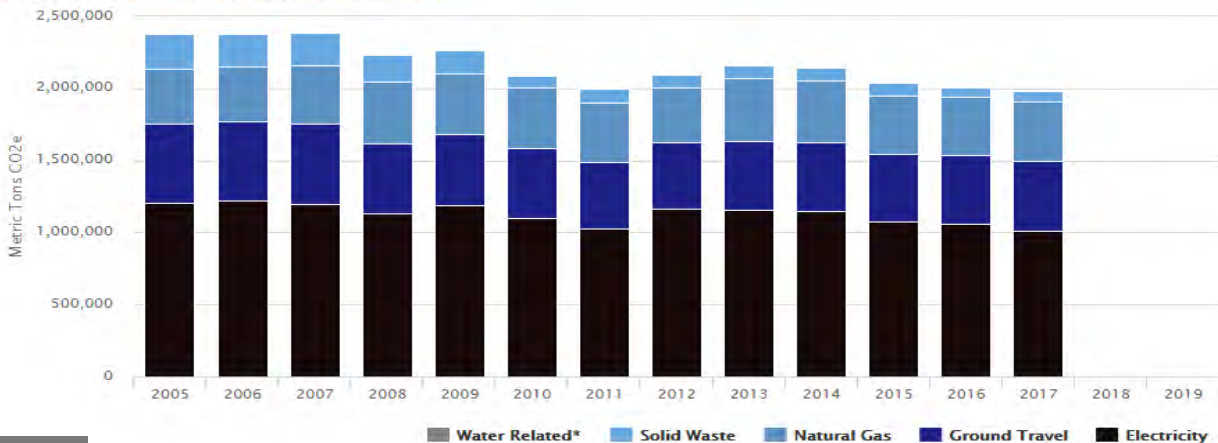
Environmental Indicators
Community Greenhouse Gas Inventory
2017
2 Million
Metric Tons CO₂e (-17%)

Down 17% since 2005
Down 34% per capita since 2005
Last updated 10.9.18



Emissions Down

Community Carbon Inventory



Panel del CAP

Además, la planificación para la construcción de resiliencia también requiere estipular una función para la red de transporte en el traslado de personas y bienes y la prestación de servicios en situaciones de emergencia climática. Una red de transporte de alta capacidad y bien mantenida que sea redundante en los lugares necesarios es la herramienta clave para evacuar una comunidad con seguridad durante, por ejemplo, una tormenta grave. La planificación para la construcción de resiliencia requiere evaluar no solo el modo en que la infraestructura propuesta puede satisfacer las necesidades diarias de la comunidad, sino también su capacidad para funcionar en situaciones de riesgo.

Para garantizar que la red de transporte esté del todo preparada para el cambio climático, el TMP recomienda supervisar con regularidad los siguientes efectos climáticos en la infraestructura y las operaciones de transporte:

- » Evaluar si el calor extremo, las tormentas graves y otros eventos climáticos inusuales afectan el índice de tiempo de viaje (TTI) al incorporar al clima en la metodología de seguimiento del TTI.
- » Supervisar el efecto de los días de calor extremo sobre los autobuses y determinar si el calor genera problemas de mantenimiento mayores a los normales.
- » Hacer un seguimiento de las rutas cortadas por inundaciones o por árboles caídos después de una tormenta grave.
- » Supervisar la calidad del pavimento y evaluar si los cambios de temperatura inusuales tienen consecuencias negativas en la superficie de la ruta.

Saber en qué momento es más probable que las condiciones climáticas adversas afecten las operaciones de transporte puede preparar a la Ciudad para implementar estrategias de mitigación cuando el pronóstico sugiera que habrá consecuencias negativas en la red de transporte.

Por ejemplo, si se pronostica una tormenta grave y los datos demuestran que es probable que la tormenta genere corte de rutas y otras interrupciones, la Ciudad puede tomar medidas preventivas. Esto podría incluir viajes en autobús gratuitos o la coordinación con los empleadores locales para establecer acuerdos de trabajo flexibles que eviten que las personas usen las rutas durante el evento. Al usar un enfoque a partir de datos para comprender las consecuencias del cambio climático en el transporte, Fort Collins podrá tener una red de transporte resiliente.



Inundación de Fort Collins en 2013



Esta estatua se encuentra fuera del Centro de Operaciones de Tránsito de la ciudad de Fort Collins

IMPLEMENTACIÓN Y SUPERVISIÓN

Este capítulo contiene estrategias que respaldan la implementación del Plan hasta 2040. Se debe utilizar como herramienta para guiar el Plan Estratégico del Consejo de la Ciudad; los planes estratégicos y los programas de trabajo departamentales; la planificación de mejora de capital; el proceso de presupuesto de la Ciudad y la asignación del tiempo del personal y demás recursos de la Ciudad. Las estrategias están organizadas en siete áreas de resultados que son el marco de referencia del Plan y los principios y las políticas mencionados en cada una:

- » Habitabilidad y salud social dentro de la comunidad
- » Cultura y recreación
- » Salud económica
- » Salud ambiental
- » Comunidad segura
- » Transporte
- » Comunidad de alto rendimiento

Por cada una de las estrategias de implementación mencionada se definen las responsabilidades previstas, los plazos y los recursos necesarios.



Roles y responsabilidades

El personal de la Ciudad de Fort Collins tiene un papel fundamental para ayudar a implementar las estrategias del Plan de la Ciudad mientras lleva adelante sus deberes habituales. Por cada estrategia, se mencionan el Área de Servicio de la Ciudad responsable de llevar adelante el trabajo y todo colaborador que apoye dicho trabajo. Entre los colaboradores de apoyo pueden estar incluidos Áreas de Servicio o Departamentos de la Ciudad, como también socios locales, regionales o estatales que estén fuera de la organización de la Ciudad.

Los plazos previstos para completar las estrategias de implementación son los siguientes:

- » **Mediano plazo:** ya en camino o por comenzar en un plazo de 6 meses a un año tras la adopción del plan.
- » **Corto plazo:** por comenzar en un plazo de uno a tres años tras la adopción del plan.
- » **Largo plazo:** por comenzar en un plazo mayor a tres años tras la adopción del plan.
- » **En curso:** medidas que implementará el personal de la Ciudad como parte de sus tareas laborales de rutina.

Las medidas pueden implementarse antes de los plazos aquí identificados, si es que surge la oportunidad (por ejemplo, si se otorga una dotación de personal o una financiación por subvención) o según cambien las prioridades de la comunidad.

Recursos necesarios

Se toma nota de las clases de recursos necesarios para implementar cada una de las estrategias mencionadas en este capítulo, a fin de informar la planificación y el presupuesto. Entre los tipos de recursos necesarios se encuentran:

- » **Colaboración regional.** Algunas de las estrategias se implementarán de manera conjunta con otros lugares de la región, como el Condado de Larimer, las ciudades de los alrededores, RAQC, PRPA u otros. En algunos casos, será la Ciudad quien inicie las estrategias. En otros, las estrategias reflejarán las sociedades o iniciativas en curso en las que la Ciudad ya está comprometida.
- » **Respaldo/financiación externos.** Algunas estrategias necesitarán de apoyo externo u otros servicios especializados para complementar el tiempo y el conocimiento especializado del personal. Esto puede lograrse mediante subvenciones externas u otros recursos de financiación o bien mediante la dedicación de los recursos de la Ciudad.
- » **Tiempo del personal.** Muchas estrategias necesitarán tiempo del personal para poder completarlas o realizar una administración continua. Algunas se basan en iniciativas y esfuerzos ya existentes de la Ciudad, mientras que otras necesitarán que el personal les dedique tiempo adicional al de sus planes de trabajo actuales. Cuando no haya horarios disponibles para asignar a la implementación del Plan de la Ciudad, es posible que se necesite personal adicional.
- » **Fondo general.** Los gastos del fondo general ayudan a financiar varios programas y servicios que normalmente se asocian con el gobierno local. El fondo general también se usa para pagar los salarios de los empleados, sueldos y beneficios.
- » **Plan de Mejoramiento de Capital.** Se utilizan los ingresos de todos los fondos de la Ciudad para respaldar los principales proyectos y la implementación del CIP de la Ciudad.

Enmiendas y actualizaciones

Tanto las revisiones del Plan de la Ciudad como los elementos que las conforman deberán llevarse a cabo de acuerdo con dos procedimientos distintos: Actualizaciones integrales y enmiendas menores.

Actualizaciones integrales

Una actualización integral del Plan de la Ciudad por lo general tiene lugar cada siete a diez años, a menos que el Consejo de la Ciudad indique lo contrario. Una de las principales consideraciones para saber si se justifica una actualización integral es el grado de cambios considerables que se han producido —en la economía, el medioambiente, la vivienda asequible, las prioridades o los problemas locales, el crecimiento proyectado u otros factores— desde la última vez que se adoptó el Plan. Los resultados de la supervisión del Plan de la Ciudad serán un buen indicador de la magnitud de dichos cambios.

Una actualización integral abarca una reevaluación minuciosa de la visión y los valores de la comunidad, como también una actualización de los principios, las políticas y las medidas. La actualización debe dar cuenta de los principios, las políticas o las medidas que deben cambiarse o eliminarse y las incorporaciones necesarias a fin de garantizar que el Plan continúe siendo eficaz. Una actualización integral del Plan de la Ciudad debe incluir amplias oportunidades de participación del público, las juntas y comisiones, el Consejo de la Ciudad, el personal de la Ciudad y demás interesados.

Luego, el Consejo de la Ciudad aprobará con condiciones o rechazará la actualización integral según su evaluación de las recomendaciones que hagan la Junta de Planificación y Zonificación, el personal de la Ciudad, las juntas y comisiones y la evidencia obtenida en audiencias públicas.

Enmiendas menores

Entre las enmiendas menores al Plan de la Ciudad se encuentran:

- » Corrección de errores en textos o mapas.
- » Revisión de una o varias secciones del Plan como resultado de la adopción de planes de subáreas o bien un problema, una política o una directiva específica del Consejo de la Ciudad.
- » Cambios en el mapa del Plan Estructural, inclusive las designaciones en el mapa y las enmiendas al GMA.

El Consejo de la Ciudad tendrá en cuenta las enmiendas menores tras recibir recomendaciones de la Junta de Planificación y Zonificación, el personal de la Ciudad y toda junta y comisión que pueda tener un interés legítimo en la enmienda que se propone, siempre que esa Junta o Comisión esté debidamente autorizada, de acuerdo con el Capítulo 2 del Código de la Ciudad, a fin de actuar en calidad de asesor. Se dará aviso de la función del mencionado Consejo siempre que se solicite, en caso de resoluciones conforme al Estatuto Municipal. Luego, el Consejo de la Ciudad aprobará, aprobará con condiciones o rechazará la enmienda, según su evaluación de las recomendaciones que haya recibido de la Junta de Planificación y Zonificación, el personal de la Ciudad, las juntas y comisiones y la evidencia de las audiencias públicas. La aprobación de las enmiendas se hará mediante resolución.

El Consejo de la Ciudad considerará las solicitudes de enmienda menor con una frecuencia que no superará las dos veces por año calendario, a menos que así se lo indique el Consejo de la Ciudad tras recibir una recomendación de la Junta de Planificación y Zonificación. Las solicitudes de enmienda que correspondan a proyectos de desarrollo propuestos que supongan rezonificaciones, podrán procesarse de manera conjunta con las solicitudes de rezonificación.

Las enmiendas que inicien el Consejo de la Ciudad, el personal de la Ciudad, las juntas y comisiones y los anexos y la zonificación inicial pueden procesarse en cualquier momento.

Todas las solicitudes de enmienda del Plan de la Ciudad deben enviarse al Área de Planificación, Desarrollo y Servicio de Transporte de la Ciudad al menos 60 días antes de la fecha de la audiencia para la Junta de la Planificación y la Zonificación. El requisito de presentación con 60 días de anticipación es necesario para permitir que se brinde el correspondiente aviso público y para destinar un plazo adecuado a fin de completar el trabajo de fondo para considerar una enmienda al plan. Se aprobará una enmienda al plan si el Consejo de la Ciudad hace hallazgos específicos que evidencian lo siguiente:

- » El Plan actual de la Ciudad o cualquier elemento relacionado hace necesaria la enmienda que se propone.
- » La enmienda propuesta promueve el bienestar público y concuerda con la visión, los objetivos, los principios y las políticas del Plan de la Ciudad y de los elementos que lo conforman.

Si lo adopta el Consejo de la Ciudad, el Plan de la Ciudad deberá ser revisado a fin de incluir los cambios que se originen a partir de la enmienda. Se reenviará una carta de notificación a las juntas y comisiones que correspondan una vez que hayan finalizado las revisiones.

Supervisión del plan

El Plan de la Ciudad tiene la intención de ser un documento vivo. Se utilizan una serie de medidas de desempeño para controlar el avance en pos de alcanzar la visión de la comunidad. Se utiliza el Tablero de Medición de Desempeño de la Comunidad de la Ciudad para realizar un seguimiento de las medidas de desempeño de cada una de las siete áreas de resultados. El Tablero se actualiza trimestralmente para ofrecer una imagen del avance de la comunidad en cuanto a la obtención de resultados clave. La supervisión de los cambios según las medidas de desempeño seleccionadas ofrece una clara comprensión de las áreas en donde se están realizando avances y aquellas que posiblemente necesiten cambios a fin de lograr los resultados deseados. Este proceso refuerza el firme compromiso que tiene la Ciudad con la responsabilidad y la mejora continua. Se realizará un seguimiento continuo de medidas y e indicadores adicionales de desempeño, más allá de los incluidos en el Tablero por parte del personal de la Ciudad, según corresponda, a nivel departamental.

[Esta página se ha dejado en blanco intencionalmente].



HABITABILIDAD Y SALUD SOCIAL DENTRO DE LA COMUNIDAD

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio LIV 1: Mantener un patrón de crecimiento compacto que cuente con las instalaciones públicas adecuadas y que aliente el uso eficiente de la tierra.			
Estrategia LIV-1a. Trabajar con el Condado de Larimer para actualizar y alinear los tipos de lugares del Plan Estructural en áreas no incorporadas del GMA con el Plan Integral actualizado del Condado de Larimer.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Condado de Larimer	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-1b. Planear la posible reurbanización del sitio del Estadio Hughes, en consonancia con los principios y las políticas del Plan de la Ciudad.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Consejo de la Ciudad	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-1c. Colaborar con el Condado de Larimer para adoptar el diseño y los estándares de desarrollo de Fort Collins dentro del GMA.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Condado de Larimer	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-1d. Actualizar el Plan del Corredor de East Mulberry para reflejar las instrucciones de uso de la tierra y de las políticas establecidas como parte del Plan de la Ciudad. Incluir una evaluación completa del impacto de la anexación como parte de la actualización del plan o como acción independiente, para dar información sobre el proceso de anexación y el suministro del servicio a largo plazo.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Consejo de la Ciudad, Condado de Larimer	Corto plazo	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia LIV-1e. Continuar comprando terrenos abiertos y servidumbres de conservación y usar otras herramientas, como normas de desarrollo, TDR y planificación de GMA a los fines de definir y proteger los límites de las comunidades, establecer separadores entre comunidades, mitigar los peligros de inundaciones y aumentar el acceso a la naturaleza en áreas desatendidas.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal
Principio LIV 2: Promover la reutilización y la reurbanización.			
Estrategia LIV-2a. Revisar y actualizar el Código de Uso del Terreno según sea necesario para alinearse con los tipos de lugares establecidos en el Plan Estructural.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-2b. Actualizar la superposición de TOD a fin de alinearlo con el Plan Estructural actualizado, el Plan de Transporte Maestro y el Plan Maestro de Tránsito. Como parte de la iniciativa, recalibrar los incentivos normativos existentes a fin de reflejar las condiciones actuales del mercado.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-2c. Adoptar requisitos mínimos de densidad o intensidad de uso de la tierra en áreas que cuentan o contarán con los servicios de BRT, de acuerdo con el Plan Maestro de Tránsito.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Corto plazo	Tiempo del personal

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio LIV 3: Mantener y mejorar nuestro exclusivo carácter y sentido de lugar a medida que la comunidad crece.			
Estrategia LIV-3a. Actualizar los requisitos de espacios abiertos y prestaciones para desarrollos urbanos y de uso mixto, a fin de apoyar los objetivos de Naturaleza en la Ciudad y proporcionar alivio a las mayores densidades en dichas ubicaciones.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Comunitarios, Servicios de Sostenibilidad	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-3b. Actualizar y refinar la visión para las vías de acceso a la I-25.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: CDOT, Condado de Larimer, municipalidades del área	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-3c. Identificar ubicaciones dentro de la comunidad que necesiten planificación de vecindario o subárea a fin de atender a los problemas y las oportunidades específicos del área.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Principio LIV 4: Mejorar la habitabilidad del vecindario.			
Estrategia LIV-4a. Desarrollar y adoptar estándares de diseño actualizados a fin de atender las transiciones entre las áreas deseadas para intensificar el uso de la tierra y los vecindarios existentes.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-4b. Evaluar la implementación del proceso de Desarrollo de Unidad Planificada y determinar si debe ampliarse su uso a fin de que abarque lugares más pequeños, especialmente en el caso de desarrollos de vivienda asequible.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-4c. Revisar y actualizar los distritos de zonificación asignables para Centros Vecinales de Usos Mixtos según sea necesario y apoyar la revitalización de centros anteriores y la diversificación de servicios y comodidades disponibles.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIC-4d. Analizar la creación de un proceso de permiso condicional para ampliar el rango de usos compatibles.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Corto plazo	Tiempo del personal
Principio LIV 5: Crear más oportunidades para una variedad de opciones de vivienda.			
Estrategia LIV-5a. Evaluar y dialogar con la comunidad de los vecindarios existentes a fin de determinar la factibilidad y los requisitos necesarios para expandir las asignaciones de ADU adjuntas/separadas, dúplex u otras opciones de viviendas. Considerar factores como el tamaño del lote, la edad y el estado de la vivienda existente, la posibilidad de obtenerlo a largo plazo, la proximidad a servicios y prestaciones y el nivel de apoyo comunitario.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-5b. Actualizar los estándares del desarrollo a fin de requerir o alentar la inclusión de un mayor rango de tipos de viviendas.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-5c. Actualizar las estrategias de adquisición y disposición del Programa Bancario de Adquisición de Terrenos para Viviendas Asequibles e incorporarlos a la siguiente actualización del Plan Estratégico de Viviendas Accesibles.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad, Planificación, Desarrollo y Transporte	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-5d. Crear parámetros para el posible uso de herramientas de financiación pública (específicamente en distritos metropolitanos) en proyectos residenciales que proporcionen un mayor rango de viviendas y viviendas asequibles y avancen sobre otras prioridades de la comunidad.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-5e. Revisar y actualizar los requisitos de densidad en los distritos de zonificación residencial a fin de fomentar otras opciones de viviendas en nuevos desarrollos.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Corto plazo	Tiempo del personal

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Estrategia LIV-5f. Realizar un estudio de desplazamiento involuntario dentro de Fort Collins para comprender cuáles son las fuerzas impulsoras e identificar las estrategias para atender el desplazamiento, inclusive atender el rol que juegan las viviendas manufacturadas. Crear dentro del estudio medidas de rastreo para casos de desplazamiento involuntario.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	Corto plazo	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia LIV-5g. Identificar y procurar fuentes de financiación permanentes para el Programa Bancario de Adquisición de Terrenos para Viviendas Asequibles.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad	Largo plazo	Respaldo/ financiación externos
Principio LIV 6: Mejorar el acceso y reducir las barreras al acceso a la vivienda que cumplan con las necesidades de los residentes, sin que importe su raza, grupo étnico, ingresos, edad, capacidad o antecedentes.			
Estrategia LIV-6a. Continuar actualizando el Plan Estratégico de Viviendas Accesibles cada cinco años.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte, Consejo de la Ciudad	Corto plazo	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia LIV-6b. Crear un menú de incentivos disponibles para los desarrollos de viviendas asequibles que se puedan utilizar sin aprobación especial ni adicional.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-6c. Establecer estándares de desarrollo flexibles para los proyectos de vivienda asequible.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-6d. Identificar y procurar fuentes de financiación exclusivas y permanentes para los programas de viviendas asequibles. Considerar las tarifas de efecto u otros mecanismos similares.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Consejo de la Ciudad, Servicios Financieros	Largo plazo	Respaldo/ financiación externos
Estrategia LIV-6e. Continuar supervisando la asequibilidad de la vivienda y ofrecer reportes públicos sobre los datos de rastreo.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal
Estrategia LIV-6f. Actualizar la estrategia de reurbanización y mitigación de desplazamiento, en especial en lo relacionado con los parques de viviendas móviles en el GMA.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad, Condado de Larimer, propietarios, directores y residentes del Parque de Casas Móviles.	Corto plazo	Tiempo del personal, fondo general o respaldo/ financiación externos
Principio LIV 7: Promover una comunidad más inclusiva y equitativa, que incentive y celebre la diversidad.			
Estrategia LIV-7a. Continuar utilizando y actualizando el Plan Estratégico de Sostenibilidad Social como una manera de priorizar los recursos disponibles y avanzar sobre iniciativas específicas. Revisar y actualizar el plan según sea necesario.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Todos los departamentos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia LIV-7b. Crear un Informe de Igualdad y un Plan Estratégico para guiar y apoyar los intentos de la Ciudad en pos de la diversidad, la igualdad y la inclusión.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Todos los departamentos	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-7c. Continuar cultivando relaciones e incrementando la confianza con las comunidades de inmigrantes de Fort Collins, mediante la implementación de las recomendaciones detalladas en el Informe de Confianza de la Comunidad de 2018.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad y Oficina del Administrador Municipal Socios: Servicios policiales, Información y Servicios para Empleados	En curso	Tiempo del personal



Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio LIV 8: Desarrollar un sistema equitativo, integral, coordinado y eficiente de servicios sanitarios y humanos que sea accesible para todos los residentes que necesiten asistencia.			
Estrategia LIV-8a. Ampliar los parámetros de medición del Tablero de Medición de Desempeño de la Comunidad a fin de incluir consideraciones de salud y bienestar, usando como base los establecidos como parte del Plan de Sostenibilidad Social.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Servicios Financieros, Planificación, Desarrollo y Transporte, Condado de Larimer	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-8b. Continuar propiciando la disponibilidad de recursos con el fin de apoyar a organizaciones de beneficencia sin fines de lucro (NPO) que presten servicio a los residentes de bajos ingresos y a las poblaciones con necesidades especiales.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Consejo de la Ciudad, NPO	En curso	Fondo general, respaldo o financiación externos, HUD.
Estrategia LIV-8c. Desarrollar o crear un plan estratégico para identificar y priorizar las necesidades de servicios humanos en toda la comunidad, con el propósito de tener un mayor efecto en estas áreas específicas.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Todos los departamentos, NPO	Corto plazo	Fondo general
Estrategia LIV-8d. Continuar trabajando en forma conjunta con organizaciones asociadas sobre la implementación del Plan de Fort Collins para Lograr que la Situación de Desamparo sea Poco Frecuente, Temporal y No Recurrente.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Consejo de la Ciudad, agencias asociadas, comercios del área, voluntarios, departamento de trabajo social de CSU y otros	En curso	Fondo general, respaldo o financiación externos
Estrategia LIV-8e. Continuar financiando, participar y coordinar soluciones a largo plazo contra el desamparo, inclusive el Sistema de Evaluación Coordinada y de Ubicación de Vivienda (CAHPS, por sus siglas en inglés), exploración de viviendas, servicios de apoyo y otras estrategias identificadas.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Consejo de la Ciudad, agencias asociadas, comercios del área, voluntarios, departamento de trabajo social de CSU y otros	En curso	Fondo general, respaldo o financiación externos
Estrategia LIV-8f. Continuar financiando y guiar la coordinación de refugios que se ven desbordados en temporadas, los servicios de activación de refugios de emergencia y la conexión y los servicios para personas en situación de desamparo.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Consejo de la Ciudad, agencias asociadas, comercios del área, voluntarios, departamento de trabajo social de CSU y otros	En curso	Fondo general, respaldo o financiación externos
Estrategia LIV-8g. Continuar financiando y colaborando con socios de la comunidad para proveer difusión y conexión con servicios de apoyo, además de vías para lograr soluciones de vivienda a largo plazo.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Consejo de la Ciudad, agencias asociadas, comercios del área, voluntarios, departamento de trabajo social de CSU y otros	En curso	Fondo general, respaldo o financiación externos
Estrategia LIV-8h. Continuar construyendo capacidad interna y asociaciones para apoyar los programas de Justicia Reparadora y Mediación.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Policiales, Condado de Larimer	En curso	Tiempo del personal
Estrategia LIV-8i. Respaldo o colaborar con el Condado de Larimer en la iniciativa La Salud Mental Importa, para poder atender mejor los trastornos de salud mental y de abuso de sustancias dentro de nuestra comunidad.	Coordinador: Condado de Larimer Socios: Servicios de Sostenibilidad, Policía, PFA, Juzgado Municipal	En curso	Tiempo del personal

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio LIV 9: Incentivar el desarrollo que reduzca los efectos sobre los ecosistemas naturales y promueva la sostenibilidad y la resiliencia.			
Estrategia LIV-9a. Continuar promoviendo las Prioridades del Programa de Construcción Ecológica 2018-2022.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Públicos, Información y Servicios para Empleados, Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Estrategia LIV-9b. Mantener y continuar la expansión de los recursos del programa de Construcción Ecológica que puedan ayudar a los propietarios de edificios, directores de centros, inquilinos y demás personas a construir ecológicamente y a mejorar sus edificios.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Públicos, Información y Servicios para Empleados, Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Estrategia LIV-9c. Controlar y actualizar periódicamente los códigos de construcción para promover la sostenibilidad en el espacio construido, con foco especial en el firme cumplimiento de los estándares y las buenas prácticas y énfasis en la atención de los riesgos y condiciones futuros, no de las condiciones actuales.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Públicos, Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Principio LIV 10: Reconocer, proteger y mejorar los recursos históricos.			
Estrategia LIV-10a. Completar una Encuesta sobre Edificios de Preservación Histórica a fin de documentar el panorama de recursos históricos presente en Fort Collins.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Construcción	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-10b. Reevaluar el proceso de designación de lugares emblemáticos y los demás criterios de designación.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Construcción	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-10c. Considerar la superposición de zonas históricas o de distritos de conservación, como un modo de integrar mejor la preservación y la zonificación.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Construcción	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-10d. Reevaluar los procesos de revisión de diseño, desarrollo y demolición a fin de lograr una mayor coherencia y previsibilidad.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Construcción	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia LIV-10e. Considerar la codificación de estándares generales de compatibilidad para nuevas construcciones. Clarificar el papel de las pautas y normas del diseño adoptado y crear pautas para más distritos o pautas generales.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Construcción	Mediano plazo	Tiempo del personal



CULTURA Y RECREACIÓN

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio CR 1: Desarrollar la identidad de Fort Collins como un destino cultural y recreativo próspero mediante el apoyo del arte y la comunidad cultural y creativa inclusiva y equitativa.			
Estrategia CR-1a. Continuar apoyando al Arte en Espacios Públicos.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Servicios Públicos, Consejo de la Ciudad	En curso	Fondo general, presupuestos para proyectos de capitales
Estrategia CR-1b. Continuar procurando oportunidades de expandir las visitas y respaldar los espacios y las actividades culturales en toda la ciudad.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Consejo de la Ciudad	En curso	Fondo general
Principio CR 2: Proporcionar una variedad de oportunidades recreativas internas y al aire libre de calidad a las que puedan acceder todos los residentes.			
Estrategia CR-2a. Continuar el diseño y la construcción en toda la ciudad de nuevos senderos recreativos pavimentados, de acuerdo con el Plan Principal de Senderos recreativos Pavimentados de 2013.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general, subvenciones estatales y federales
Estrategia CR-2b. Continuar apoyando el mantenimiento y la rehabilitación de parques y centros de recreación ya existentes, de acuerdo con la mayor demanda.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Fondo general
Estrategia CR-2c. Colaborar con agencias y organismos asociados dentro de la región, como también en los niveles estatal y federal, para seguir implementando segmentos del Sendero de Colorado Front Range ubicados dentro del GMA.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: División de Vida Silvestre de Colorado, municipalidades adyacentes, Condado de Larimer	En curso	Tiempo del personal, respaldo o financiación externos
Principio CR 3: Adaptar y ampliar parques y programas e instalaciones de recreación para satisfacer las necesidades de una comunidad cambiantes.			
Estrategia CR-3a. Actualizar el Plan de Políticas de Parques y Recreación.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia CR-3b. Encuestar periódicamente a los residentes con respecto a los programas y las prioridades de parques y centros recreativos.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal
Estrategia CR-3c. Continuar expandiendo la cantidad de zonas de juego infantiles que cumplen con ADA.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Consejo de la Ciudad	En curso	Fondo general
Estrategia CR-3d. Continuar apoyando el desarrollo de parques comunitarios o del vecindario, de acuerdo con el Plan de Políticas de Parques y Recreación, según se adopten.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Consejo de la Ciudad	En curso	Fondo general, tarifas del fondo de recreación



SALUD ECONÓMICA

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio EH 1: Fomentar una economía dinámica, sólida e inclusiva.			
Estrategia EH-1a. Actualizar el Plan Estratégico sobre Salud Económica.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general
Principio EH 2: Apoyar el espíritu emprendedor y la innovación.			
Estrategia EH-2a. Crear una estrategia para comercializar y conectar negocios con la nueva red de internet de alta velocidad.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: Servicios de Sostenibilidad, Servicios Financieros	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia EH-2b. Continuar apoyando a las sociedades que trabajan en emprendimientos innovadores relacionados con los sistemas de energía y agua.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Servicios Públicos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia EH-2c. Apoyar el desarrollo de la resiliencia comercial para adaptarse a los impactos a través de la economía climática.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Servicios Públicos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia EH-2d. Continuar apoyando y financiando programas y eventos que fomenten los emprendimientos innovadores.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Innosphere, CSU	En curso	Tiempo del personal
Estrategia EH-2e. Continuar la implementación de iniciativas de Ciudades Inteligentes y Ciudad como Plataforma para dar apoyo al ecosistema de innovaciones.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Servicios Públicos, Información y Servicios para Empleados	En curso	Tiempo del personal
Principio EH 3: Apoyar a los negocios locales, únicos y creativos.			
Estrategia EH-3a. Ampliar la ayuda y los servicios comunitarios para poder apoyar el éxito de los comercios locales en Fort Collins.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Innosphere, Launch NoCo, Fort Collins Chamber, Small Business Development Center	Largo plazo	Tiempo del personal, fondo general

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio EH 4: Garantizar un suministro adecuado y competitivo de espacio y/o terrenos disponibles para satisfacer las necesidades de empresas y empleadores de todos los tamaños.			
Estrategia EH-4a. Utilizar adecuadamente las herramientas de financiación pública para estimular la reutilización y revitalización en áreas de revitalización de empleo prioritario, entre otras: » centro; » periferia; » el corredor Mulberry; y » el Viejo Aeropuerto de Fort Collins.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Respaldo/ financiación externos
Estrategia EH-4b. Actualizar los planes para la subárea o crear planes estratégicos de inversión dentro de las áreas de empleo prioritario, entre otras: » corredor Harmony; » corredor Mulberry; y » área de intercambio de la autopista I-25.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	Largo plazo	Tiempo del personal
Principio EH 5: Comprometer y ayudar a diseñar los esfuerzos de desarrollo económico regional.			
Estrategia EH-5a. Trabajar con los socios regionales para crear una estrategia económica regional que identifique objetivos, acciones en común y funciones en instituciones regionales y para los municipios asociados.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Condado de Larimer, Condado Weld, Upstate Colorado, Ciudades de Loveland y Greeley	Corto plazo	Tiempo del personal, colaboración o recursos regionales
Estrategia EH-5b. Apoyar la implementación y la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Regional del Norte de Colorado.	Coordinador: Servicios Financieros Socios: Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Estrategia EH-5c. Trabajar con asociados regionales a fin de identificar las soluciones de control o transporte regional que aborden los problemas que tengan los trabajadores y residentes respecto del viaje diario al trabajo.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Condado de Larimer, Ciudad de Loveland	Largo plazo	Tiempo del personal, colaboración o recursos regionales
Principio EH 6: Apoyar el desarrollo de una fuerza laboral capacitada y calificada que esté bien conectada con las oportunidades de empleo en la ciudad y la región.			
Estrategia EH-6a. Continuar implementando y actualizando la Estrategia de Fuerza Laboral Regional - Talento 2.0.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Condado de Larimer, Ciudad de Loveland, Cámara de Comercio de Fort Collins	En curso	Tiempo del personal
Estrategia EH-6b. Continuar fomentando la participación de la comunidad comercial para identificar y atender brechas y problemas que tenga la fuerza laboral.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal



SALUD AMBIENTAL

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio ENV 1: Conservar, preservar, proteger, crear y mejorar los ecosistemas y espacios naturales dentro de Fort Collins, el GMA y la región.			
Estrategia ENV-1a. Actualizar los Códigos de Uso del Terreno y Construcción de la Ciudad a fin de promover nuevos desarrollos a que incorporen los objetivos y conceptos de Naturaleza en la Ciudad.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Comunitarios	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia ENV-1b. Continuar la financiación y demás recursos para ayudar a los propietarios, asociaciones de propietarios, grupos comunitarios y contratistas a implementar la iniciativa Naturaleza en la Ciudad en sus propiedades.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Comunitarios	Mediano plazo	Tiempo del personal, Programa de Mejora del Capital Comunitario
Estrategia ENV-1c. Promover la comprensión y el disfrute de espacios abiertos locales y regionales, sistemas naturales y vida silvestre urbana mediante actividades recreativas sensibles por su contexto y adecuadas ecológicamente, educación formal y no formal y programas interpretativos.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-1d. Controlar y actualizar periódicamente los mapas y los análisis de conectividad de una caminata de 10 minutos para conectarse con la naturaleza y vida silvestre dentro del GMA.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-1e. Explorar oportunidades para asociarse en la adquisición y la administración de varios espacios abiertos para usos múltiples (por ejemplo, Servicios Comunitarios, recreación, drenaje de aguas pluviales, senderos, producción agrícola y alimentaria, etc.).	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-1f. Administrar las áreas naturales a fin de conservar y mejorar los recursos naturales utilizando los mejores datos disponibles y bibliografía relevante. Involucrar a los residentes en la planificación de la gestión de espacios abiertos públicos y recopilar, mantener y distribuir información actualizada acerca de los espacios abiertos de propiedad pública, inclusive los mapas y los informes sobre los valores de la conservación, las condiciones actuales de los recursos y las necesidades de administración de los espacios abiertos locales y regionales.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-1g. Buscar otras fuentes de financiación para continuar implementando las normas y los programas de espacios abiertos y áreas naturales, inclusive financiación privada, subvenciones estatales y federales y donaciones de dinero, propiedad y servicios en especie.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal, subvenciones, asociaciones privadas y donaciones
Estrategia ENV-1h. Trabajar activamente con socios en todos los niveles para adquirir espacios abiertos, áreas naturales y servidumbres de conservación para crear espacios separadores de la comunidad o ayudar a conectar los sistemas naturales fragmentados de la ciudad.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Organismos locales, regionales, estatales y federales, como también entidades privadas	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-1i. Administrar áreas naturales y espacios abiertos aptos para la diversidad biológica. Restaurar tierras degradadas y administrar hábitats para fomentar vegetación y vida silvestre nativos.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Servicios de Sostenibilidad, Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal



Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio ENV 2: Convertirse en una comunidad de carbono para 2050 y mejorar la resiliencia de la comunidad al prepararse y adaptarse a los impactos del cambio climático.			
Estrategia ENV-2a. Crear e implementar una Política sobre Energía y un CAP integral y actualizado a fin de respaldar las políticas adoptadas como parte del Plan de la Ciudad. Crear una estrategia para lograr los objetivos de acción climática por alcanzar hasta 2030 e integrar en esa estrategia la mitigación, la resiliencia y la igualdad.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad, Servicios Públicos Socios: Consejo de la Ciudad, todos los departamentos	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general, fondo para luz y energía
Estrategia ENV-2b. Continuar implementando y desarrollar nuevos enfoques innovadores respecto del compromiso de la comunidad para cumplir con los objetivos de acción climática que permiten a los miembros de la comunidad participar y tener un efecto sobre los objetivos.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad, Servicios de Información y Empleados, Servicios Públicos Socios: Consejo de la Ciudad, todos los departamentos	Mediano plazo y en curso	Tiempo del personal, fondo general, asociaciones público-privadas
Estrategia ENV-2c. Crear e integrar estrategias para mejorar la resiliencia de la comunidad frente al cambio climático, inclusive el compromiso y la difusión de la comunidad, sociedades regionales y planificación de la ciudad (por ejemplo, planificación de capital, desarrollo de políticas, etc.).	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Todos los departamentos, comunidad, Condado de Larimer	Mediano plazo y en curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-2d. Incentivar y respaldar normas y programas que avancen sobre la adopción de vehículos con baja intensidad de emisión de dióxido de carbono (vehículos con combustible más eficaz, alternativos y eléctricos) en la comunidad.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Todos los departamentos, comunidad, Condado de Larimer	En curso	Fondo general, respaldo o financiación externos
Estrategia ENV-2e. Respalda el desarrollo y la implementación de los códigos avanzados de construcción y zonificación, con énfasis especial en la eficiencia energética de las construcciones ya existentes, además de densidades que respalden el transporte en ubicaciones prioritarias.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte, Servicios Públicos Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal, asociaciones público-privadas
Estrategia ENV-2f. Trabajar conjuntamente con pares y socios regionales, estatales y nacionales para avanzar sobre iniciativas de reducción del dióxido de carbono y de preparación.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Consejo de la Ciudad, todos los departamentos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-2g. Continuar implementando programas que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel de la comunidad y de la municipalidad.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Todos los departamentos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-2h. Continuar con la planificación responsable del clima y avanzar con los reportes en todos los Departamentos de la Ciudad; informar anualmente el progreso de la comunidad respecto de los objetivos adoptados en la comunidad en cuanto al dióxido de carbono y a la electricidad 100 % renovable.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad, Servicios Públicos Socios: Consejo de la Ciudad, PRPA, todos los departamentos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-2i. Actualizar el Plan Estratégico de Servicios Medioambientales.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad, Servicios públicos Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	Corto plazo	Tiempo del personal
Principio ENV 3: Transición de sistemas de energía fósil a renovable.			
Estrategia ENV-3a. Establecer e incentivar un mecanismo de financiación, como la financiación de servicios públicos en la misma factura, para dar lugar a proyectos como Colorado C-PACE ¹ , energía solar, almacenamiento y eficacia de energías.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad, Servicios públicos Socios: Servicios Financieros, Servicios de Sostenibilidad, Consejo de la Ciudad	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia ENV-3b. Considerar actualizaciones en los códigos de energía de los edificios de la Ciudad para garantizar el cumplimiento progresivo de los requerimientos del programa de Edificios con Energía Cero y luego con los del Programa Edificaciones Neto Cero Carbono.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte, Servicios Públicos Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia ENV-3c. Crear y ofrecer opciones para que los edificios puedan acceder a energías renovables fuera del sitio.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia ENV-3d. Continuar ofreciendo una cartera integral de programas de eficiencia, conservación, respuesta a las demandas y de generación distribuida que atiendan a todos los segmentos de clientes.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: PRPA, Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal

¹ Colorado C-PACE es una herramienta de financiación que permite a los propietarios comerciales y de viviendas multifamiliares financiar la eficiencia energética que corresponda, la conservación del agua y otras mejoras de energía limpia en propiedades ya existentes o recientemente construidas. La financiación se compensa mediante una evaluación voluntaria, en la factura impositiva de la propiedad.

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Estrategia ENV-3e. Crear iniciativas piloto, incluido el almacenamiento de baterías, a fin de garantizar la amplia y exitosa implementación de energías renovables en toda la comunidad.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: PRPA, Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-3f. Incentivar la instalación de calefacción eléctrica, ventilación y aire acondicionado (HVAC, por sus siglas en inglés), equipos calentadores de agua domiciliarios y carga de vehículos eléctricos en el hogar.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: PRPA, Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal, créditos impositivos estatales y federales, fondos de Servicios Públicos
Estrategia ENV-3g. Para hogares y edificios ya existentes, llevar a cabo campañas educativas dirigidas sobre electrificación, programas de mejora de energía en el hogar, almacenamiento de baterías en el hogar y oportunidades de instalaciones solares, incluidas las oportunidades de financiación e incentivos.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-3h. Dar apoyo a edificios nuevos y ya existentes con información sobre el desempeño disponible públicamente, a fin de dar prioridad a las mejoras en la eficiencia energética e hídrica.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Principio ENV 4: Proteger la salud de los seres humanos y el medioambiente mediante la mejora continua de la calidad del aire.			
Estrategia ENV-4a. Actualizar el Plan de Calidad del Aire, incluida la identificación de los contaminantes y las fuentes prioritarias de contaminación del aire.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia ENV-4b. Promover los vehículos con menos emisiones, reducir las VMT y el tiempo en espera y colaborar a nivel regional en estrategias para disminuir las emisiones de los vehículos.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-4c. Incentivar y promover el uso de alternativas eléctricas o de bajas emisiones para motores de combustión y diésel que no se utilicen en los caminos, como pueden ser los equipos de mantenimiento de parques y jardines, para uso residencial, municipal y comercial.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Servicios Comunitarios, RAC	En curso	Fondo general, respaldo o financiación externos
Estrategia ENV-4d. Respaldo la reducción de las emisiones relacionadas con la producción y el desarrollo de petróleo y gas, actualizar el Acuerdo del Operador local y colaborar en la región respecto de estrategias para reducir las emisiones.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Comisión de Conservación de Petróleo y Gas de Colorado, Departamento de Salud Pública y Medioambiente de Colorado (CDPHE, por sus siglas en inglés), operadores locales de petróleo y gas	Mediano plazo y en curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-4e. Implementar programas diseñados para informar a los residentes sobre posibles situaciones con la calidad del aire en interiores y oportunidades de mitigarlas, a través de programas de voluntarios como las evaluaciones de calidad del aire Hogares Saludables en Espacios Cerrados, programas de concientización sobre el radón, pruebas y mitigación y programas de eficiencia energética.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Servicios Públicos, CDPHE, Salud Pública del Condado de Larimer, CSU	En curso	Tiempo de los empleados y los voluntarios, fondo general, respaldo o financiación externos
Estrategia ENV-4f. Crear e implementar normas exigibles y eficaces sobre la calidad del aire a nivel local, donde las normativas locales tengan el propósito de aumentar cualquier norma federal, estatal o del Condado.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Planificación, Desarrollo y Servicios de Transporte	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-4g. Respaldo la implementación y la expansión de la red de supervisión de la calidad del aire, a fin de rastrear e informar los indicadores de calidad del aire.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Agencia de Protección Medioambiental, CDPHE, CSU	Mediano plazo, largo plazo y en curso	Tiempo del personal, red de supervisión CDPHE, procuración y mantenimiento de equipos
Estrategia ENV-4h. Implementar programas para adaptarse a posibles impactos en la calidad del aire, producidos por el cambio climático, tal como puede ser el mayor riesgo que supone el humo en incendios de tierras vírgenes.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Servicios públicos, CDPHE, Salud Pública del Condado de Larimer	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general



Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Estrategia ENV-4i. Implementar normas municipales para guiar mediante el ejemplo en casos en los que se procure reducir y mitigar las emisiones asociadas con el funcionamiento de la Ciudad, como pueden ser los programas de eficiencia energética, contra el tiempo de inactividad; y políticas de compra para equipos de parques y jardines con bajas emisiones.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Todos los departamentos	En curso	Tiempo del personal, fondo general, respaldo o financiación externos
Principio ENV 5: Generar un sistema de Desperdicio Cero.			
Estrategia ENV-5a. Ampliar las campañas educativas sobre los logros y objetivos que tiene la Ciudad para reducir la basura en su origen y desviar el material de los rellenos sanitarios, en colaboración con socios del área. Impulsar el programa de inclusión y compromiso que hace participar a todos los sectores de la comunidad.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Todos los departamentos, socios regionales del manejo del cúmulo de desechos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-5b. Usar el abono orgánico generado a nivel regional dentro de aplicaciones de la Ciudad y requerir su uso en nuevas construcciones y otras actividades.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Todos los departamentos, socios regionales del manejo del cúmulo de desechos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-5c. Crear para la ciudad y compartir con los comercios locales las nuevas políticas de compra que respaldan la gestión de materiales sostenibles.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-5d. Apoyar incentivos económicos (por ejemplo, zonas TIF o de empresas para las industrias de recuperación de recursos), crear mercados finales locales y apoyar a las empresas comerciales de reutilización sostenible, reciclaje o abono orgánico, que ofrecen una alternativa económica a los rellenos sanitarios de bajo costo con los que cuenta Colorado.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Socios regionales del manejo del cúmulo de desechos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-5e. Actualizar los códigos de construcción, los códigos municipales y los códigos de uso de la tierra de la Ciudad e incluir en ellos disposiciones sobre la conservación medioambiental y de recursos que ayuden a promover la reducción de residuos, el reciclaje, el uso eficiente de los recursos y la aplicación de abonos orgánicos a los suelos.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte, Servicios Públicos, socios regionales del manejo del cúmulo de desechos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-5f. Analizar oportunidades para obtener energía a partir de los desperdicios, utilizando tecnologías de bajas emisiones tras haber recuperado materiales reciclables, convertibles en abono y reutilizables.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Consejo de la Ciudad, PRPA, Servicios Públicos, socios regionales del manejo del cúmulo de desechos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-5g. Seguir coordinando con los socios regionales a fin de aumentar la infraestructura local y mejorar las condiciones del mercado para las industrias de reciclaje, abono orgánico y reutilización.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Comercios privados, NPO, CSU, PSD y socios regionales del manejo del cúmulo de desechos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-5h. Apoyar iniciativas estatales y federales para el efecto que tiene el ciclo de vida de sus productos o a crear opciones para que "recuperen" artículos como los electrónicos o de limpieza del hogar, que afectan la salud pública y el medioambiente.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Condado de Larimer, Estado de Colorado	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-5i. Ampliar los intentos por considerar el impacto que tienen los bienes y los alimentos sobre el clima y la salud humana, mediante la evaluación del ciclo de vida de los materiales, las decisiones y los procesos de manipulación de materiales, incluidos el impacto aguas arriba y los efectos intergeneracionales e internacionales.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Condado de Larimer, Estado de Colorado	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-5j. Actualizar el Plan Camino al Desperdicio Cero, y garantizar que la actualización destaque el mayor y mejor uso de materiales reciclables.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Consejo de la Ciudad, todos los departamentos	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general
Principio ENV 6: Administrar los recursos hídricos para asegurar la protección y mejora de la calidad, el suministro y la confiabilidad del agua.			
Estrategia ENV-6a. Continuar controlando la Política de Suministro de Agua y Administración de la Demanda que ha sido adoptada y actualizarla según sea necesario, a fin de dar respuesta frente a situaciones de sequía y otros efectos del cambio climático.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: Consejo de la Ciudad	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-6b. Utilizar las mejores prácticas y procedimientos de gestión del tratamiento del aguas y desechos que ofrezcan el mayor nivel de protección de la salud que pueda lograrse de manera realista.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: Servicios Públicos	En curso	Tiempo del personal

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Estrategia ENV-6c. Explorar y buscar nuevas oportunidades de asociación en proyectos de protección de las cuencas hidrográficas, restauración y mejora de los caudales de agua y calidad del agua.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte, Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-6d. Continuar buscando financiación estatal y federal para realizar mejoras fundamentales de infraestructura, como pueden ser la distribución del agua, la recolección de aguas residuales y los centros de aguas pluviales.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: Servicios de Sostenibilidad, Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-6f. Crear planes maestros para que los futuros proyectos sobre aguas pluviales tengan en cuenta la naturalización de los corredores de cursos de agua, el suministro mediante tuberías y demás métodos para ofrecer un beneficio equilibrado a los residentes de Fort Collins y minimizar el impacto de la urbanización.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: Servicios de Sostenibilidad, Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-6g. Hacer uso de asociaciones públicas o privadas para optimizar el equilibrio entre la manejo de aguas pluviales y el desarrollo compacto. Aprovechar oportunidades a fin de combinar las necesidades de gestión de aguas pluviales de los terrenos públicos y privados.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-6h. Implementar el Plan de Eficiencia del Agua con atención al uso del agua en interiores y exteriores, tanto por parte de usuarios residenciales como comerciales. Para lograrlo, emplear incentivos, informar sobre requisitos y códigos. Coordinar con los distritos hídricos adyacentes a fin de promover la disponibilidad de servicios de eficiencia del agua para todos los residentes de Fort Collins.	Coordinador: Servicios Comunitarios, Servicios de Sostenibilidad Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal, fondo general, fondo del agua
Principio ENV 7: Manejar las funciones y los recursos diversos de Poudre River para generar un ecosistema de río sustentable.			
Estrategia ENV-7a. Actualizar la Evaluación 2016 del Estado del Río Poudre para evaluar el avance a un grado “B” en cuanto a la salud del río e identificar oportunidades específicas para preservarla o mejorarla.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Servicios Públicos	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia ENV-7b. Mantener una franja de protección del área natural en ambas márgenes del Río Poudre a fin de proteger sus características naturales y cualidades panorámicas y dar cuenta de la inestabilidad natural que tiene el canal del Río.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-7c. Buscar oportunidades para llevar a cabo proyectos de restauración y mejoras a fin de reconectar el río con su terreno inundable, reducir la fragmentación del hábitat, proteger los flujos de agua y crear, restaurar o mantener los humedales.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte, Servicios Públicos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-7d. Participar en proyectos e iniciativas de colaboración regionales para influir de manera positiva sobre la cuenca hidrográfica y la salud del río y sostener servicios ecológicos fundamentales provistos por el Río Poudre.	Coordinador: Servicios Comunitarios, Servicios de Sostenibilidad Socios: Servicios Públicos	En curso	Tiempo del personal, fondo general, fondo del agua
Principio ENV 8: Generar y mantener un paisaje urbano seguro, saludable y resiliente.			
Estrategia ENV-8a. Crear un Plan Estratégico de Bosque Urbano en Fort Collins para planificar los impactos y efectos sobre las copas de los árboles de la comunidad con respecto a los cambios climáticos, las plagas y enfermedades y para guiar las campañas y los programas educativos actuales.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Servicios Públicos, Planificación, Desarrollo y Transporte	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia ENV-8b. Identificar brechas en el bosque urbano y expandir las copas de los árboles de forma equitativa en toda la comunidad.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Servicios Públicos	En curso	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia ENV-8c. Continuar con la difusión pública de los efectos y las opciones de mitigación del barrenador esmeralda del fresno o de insectos o enfermedades invasivas o epidémicas en un futuro.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Información y Servicios para Empleados	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-8d. Continuar participando en las celebraciones del día del árbol que eduquen a grupos escolares acerca de la importancia del bosque urbano y que contribuyan con la distribución y la plantación de plántulas en los campus de las escuelas.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: PRPA, PSD	En curso	Tiempo del personal



Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio ENV 9: Proteger la salud y seguridad de los seres humanos, el hábitat de la vida silvestre y el medioambiente al limitar la contaminación lumínica y proteger nuestro cielo durante la noche.			
Estrategia ENV-9a. Tener en cuenta las oportunidades de rebajas para rehabilitar el alumbrado exterior que esté envejecido, ya sea en propiedades residenciales, comerciales e institucionales.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: Servicios Comunitarios, Planificación, Desarrollo y Transporte, Servicios de Sostenibilidad	Corto plazo	Fondo para luz y energía
Estrategia ENV-9b. Promover la modernización de las luminarias del vecindario para que el alumbrado exterior cumpla con las normas y mejores prácticas actuales. Para lograrlo, trabajar con asociaciones, subvenciones, asistencia técnica y demás programas y técnicas.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Públicos, Servicios Comunitarios, Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-9c. Crear una campaña de difusión pública que ponga de manifiesto los beneficios económicos, sociales y medioambientales que tienen las mejores prácticas de iluminación, incluidas presentaciones sobre las mejores prácticas de iluminación a la comunidad de desarrollo y a los contratistas.	Coordinador: Servicios Comunitarios, Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Públicos, Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-9d. Continuar la asociación y controlar anualmente las mediciones del cielo nocturno regional.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Servicios Públicos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-9e. Considerar actualizaciones al Código de Uso del Terreno para proteger mejor el cielo nocturno, conservar la energía, reflejar las mejores prácticas de iluminación, abordar nuevas tecnologías de iluminación, más eficientes en cuanto a la energía, y proporcionar pautas más específicas para los desarrolladores.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Públicos, Servicios Comunitarios	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia ENV-9f. Implementar las mejores prácticas de iluminación en instalaciones de propiedad de la Ciudad y para la iluminación de la Ciudad, incluida la iluminación de la vía pública.	Coordinador: Servicios de Operación, Servicios Públicos Socios: Información y Servicios para Empleados	En curso	Tiempo del personal
Estrategia ENV-9g. Considerar la búsqueda de certificación de la Asociación Internacional de Cielos Oscuros (International Dark-Sky Association, IDA) u otras entidades a fin de reconocer las tareas en pos de un cielo oscuro que llevan adelante las comunidades.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: CSU, Condado de Larimer	Largo plazo	Tiempo del personal



Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio SC 1: Crear espacios públicos que sean seguros y acogedores para todos los usuarios.			
Estrategia SC-1a. Continuar el apoyo y la evolución de programas (como Conexiones del Vecindario, Vecindarios Sostenibles y otros) que estén diseñados para educar, conectar y empoderar a los residentes en los distintos vecindarios y en toda la ciudad.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Policiales, Consejo de la Ciudad	En curso	Tiempo del personal, fondo general, respaldo o financiación externos
Estrategia SC-1b. Apoyar los esfuerzos por lograr el cumplimiento del código en toda la ciudad y trabajar con los propietarios para abordar cuestiones relativas a las propiedades desatendidas y las mejoras que no se efectúan como es debido. Destacar especialmente la atención sobre los transgresores recurrentes.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Policiales, Consejo de la Ciudad	En curso	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia SC-1c. Trabajar activamente con CSU a fin de reducir la cantidad de quejas por ruidos molestos y fiestas asociadas con la población de estudiantes que vive fuera del campus.	Coordinador: Servicios Policiales Socios: CSU, Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal
Estrategia SC-1d. Continuar trabajando para la implementación de zonas silenciosas en cruces de ferrocarril en Fort Collins.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: FHWA, FTA	En curso	Tiempo del personal
Principio SC 2: Proporcionar servicios de respuesta de emergencia y seguridad pública de calidad.			
Estrategia SC-2a. Evaluar la necesidad de contar con servicios de respuesta frente a emergencias y de seguridad pública o planificar ajustes en dichos servicios que estén relacionados con la futura incorporación del Corredor East Mulberry.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: PFA, Servicios Policiales, Oficina de Administración de Emergencias	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general, colaboración o recursos regionales
Estrategia SC-2b. Completar un Plan de Comunicaciones Inalámbricas e implementar enmiendas dirigidas al Código de Uso del Terreno y que traten sobre el diseño, la ubicación y el proceso de construcción necesario para centros de telecomunicaciones inalámbricas.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: PFA, Servicios Policiales, Oficina de Administración de Emergencias	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia SC-2c. Continuar analizando opciones de financiación a largo plazo a fin de mantener los niveles de servicio que se esperan de los servicios de policía, contra incendios y de administración de emergencias.	Coordinador: Servicios Policiales, PFA Socios: Consejo de la Ciudad, Oficina del Administrador Municipal	En curso	Tiempo del personal
Principio SC 3: Reducir los riesgos para la vida, infraestructura o propiedad de peligros naturales o exposición a materiales peligrosos.			
Estrategia SC-3a. Actualizar los Planos Maestros de la Cuenca de Aguas Pluviales a fin de controlar el potencial de inundaciones, mejorar la calidad de las aguas pluviales y promover a las aguas pluviales como un recurso para la ciudad de Fort Collins.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia SC-3b. Integrar los mapas actualizados a 100 años sobre terrenos inundables a la toma de decisiones diaria y a la planificación de esfuerzos.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: Todos los departamentos	Mediano plazo	Tiempo del personal



Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Estrategia SC-3c. Continuar controlando y financiando el programa de reembolsos del desarrollador, como un modo de hacer uso de los recursos disponibles para los proyectos de aguas pluviales de la región.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: Consejo de la Ciudad	En curso	Tiempo del personal, fondo de aguas pluviales y servicios
Estrategia SC-3d. Continuar planificando e invirtiendo en mejoras de capital diseñados para mejorar la seguridad y reducir la vulnerabilidad de los recursos existentes, la infraestructura y el desarrollo dentro de las fuentes de la cuenca hidrográfica de la ciudad y por toda ella.	Coordinador: Servicios Públicos Socios: Servicios de Sostenibilidad; Consejo de la Ciudad	En curso	Tiempo del personal, fondo de aguas y servicios públicos
Estrategia SC-3e. Continuar con los esfuerzos de difusión creados para aumentar la conciencia y la preparación dentro de la comunidad.	Coordinador: Información y Servicios para Empleados Socios: PFA, Servicios Policiales, Oficina de Administración de Emergencias	En curso	Tiempo del personal
Principio SC 4: Ofrecer oportunidades a los residentes para que tengan un estilo de vida saludable y activo y para que puedan acceder a alimentos saludables y locales.			
Estrategia SC-4a. Fortalecer los datos del Tablero de Medición de Desempeño de la Comunidad en relación con el acceso y la disponibilidad de parques y espacios recreativos.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Servicios de Sostenibilidad, Servicios Financieros	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia SC-4b. Continuar apoyando la implementación de políticas clave identificadas en el Plan Estratégico Naturaleza en la Ciudad.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Servicios Públicos, Parques, Servicios de Sostenibilidad, Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia SC-4c. Integrar el acceso a las consideraciones de naturaleza en el proceso de revisión de desarrollo, tanto para desarrollos en terrenos vírgenes como en espacios reutilizados o en redesarrollo.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Servicios Públicos, Servicios de Sostenibilidad, Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal
Estrategia SC-4d. Asociarse con organismos y agencias locales y regionales a fin de apoyar jardines comunitarios, centros de procesamiento y distribución de alimentos y mercados de productores.	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Condado de Larimer, CSU, productores locales de alimentos	En curso	Tiempo del personal, Subvenciones Estatales y Federales
Estrategia SC-4e. Continuar explorando nuevas oportunidades de asociación para adquirir y administrar varios espacios abiertos para múltiples usos (por ejemplo, áreas naturales, recreación, aguas pluviales, senderos, producción agrícola o alimentaria, etc.).	Coordinador: Servicios Comunitarios Socios: Servicios Públicos, Servicios de Sostenibilidad, Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal,
Estrategia SC-4f. Apoyar el desarrollo de un mercado comunitario durante todo el año, para aumentar el acceso a alimentos saludables y ampliar las oportunidades para los productores locales de alimentos.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte, Servicios de Sostenibilidad Socios: Productores y organizaciones locales y regionales	En curso	Tiempo del personal, USDA, subvenciones para el Programa de Alimentos Local
Estrategia SC-4g. Considerar nuevos incentivos, programas y puestos que ayuden a facilitar y controlar la agricultura urbana y el acceso a alimentos locales dentro de la región más amplia, como asociarse con el Condado de Larimer, CSU y otras partes interesadas, a fin de financiar y crear el puesto de coordinador alimentario regional.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad, Condado de Larimer, CSU Socios: Productores y distribuidores locales de alimentos	En curso	Tiempo del personal, subvenciones alimentarias locales de origen local, estatal y federal, fondo general



TRANSPORTE

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio T 1: Coordinar los planes de transporte, administración e inversiones con los planes y las decisiones relacionadas con el uso del terreno.			
Estrategia T-1a. Actualizar el Plan para Peatones de acuerdo con el mapa actualizado del Plan Estructural.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-1b. Actualizar el Plan Maestro de Calles	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-1c. Adoptar un enfoque de sistema completo para MMLOS.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-1d. Actualizar el Capítulo 4 de LCUASS e incorporar las pautas MMLOS.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Condado de Larimer	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-1e. Crear un tablero web que muestre públicamente los datos de transporte multimodal.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Información y Servicios para Empleados	Mediano plazo	Tiempo del personal, respaldo o financiación externos
Estrategia T-1f. Actualizar las normas de diseño de calles de manera que sean sensibles al uso de la tierra; considerar los valores medioambiental, panorámico e histórico; y evaluar el impacto de la igualdad.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad, Servicios Culturales	Largo plazo	Tiempo del personal
Principio T 2: Crear y mantener infraestructura de alta calidad que apoye todos los modos de viaje.			
Estrategia T-2a. Actualizar las normas de mantenimiento de los centros para bicicletas para que incluyan carriles protegidos y vías menos estresantes para los ciclistas.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-2b. Actualizar el CIP de toda la ciudad	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-2c. Identificar corredores modales prioritarios en la red en niveles e incorporarlos en el Plan Maestro de Calles y CIP.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-2d. Continuar solicitando financiación estatal y federal para mejoras de infraestructura en todos los medios de transporte.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Financieros	En curso	Tiempo del personal
Estrategia T-2e. Continuar implementando las distintas mejoras de infraestructura a través de proyectos de capital, mejoras de intersecciones y programas para bicicletas y peatones.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal, CIP.



Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio T 3: Conducir la innovación del transporte al explorar y utilizar sistemas y tecnologías emergentes y de transformación.			
Estrategia T-3a. Crear una comisión conformada por miembros del personal y partes interesadas a fin de garantizar que las reglamentaciones de infraestructura de la Ciudad para vehículos autónomos y conectados tenga en cuenta la seguridad, la igualdad, el impacto en el uso de la tierra, el acceso para el tránsito y las flotas, la iniciativa Calles Completas y la administración de datos.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-3b. Crear reglamentaciones para drones que aborden los horarios de funcionamiento, el tamaño, el ruido y los aspectos de privacidad.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-3c. Facilitar la MaaS mediante asociaciones entre Transfort y proveedores privados que incluyan pagos integrados y que requieran datos abiertos de todos los proveedores de transporte.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Proveedores del servicio de transporte privado	Mediano plazo	Tiempo del personal, respaldo o financiación externos
Estrategia T-3d. Crear sociedades públicas y privadas que aumenten las opciones de transporte activo y sostenible para los residentes y los visitantes.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal, respaldo o financiación externos, colaboración regional
Estrategia T-3e. Mejorar el sistema de bicicletas compartidas, incluir una total integración con la planificación de viajes de Transfort, aplicaciones de teléfonos inteligentes y la integración de la tarifa.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Información y Servicios para Empleados	Mediano plazo	Tiempo del personal, respaldo o financiación externos
Estrategia T-3f. Llevar a cabo un estudio de gestión de las aceras dentro de las áreas con mayor ascenso y descenso de pasajeros a fin de crear estrategias que mejoren la productividad de la acera.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general, respaldo o financiación externos
Estrategia T-3g. Respaldo el uso de vehículos eléctricos (EV) mediante la identificación de posibles ubicaciones y el incentivo de la carga de los vehículos. Continuar la transición de los vehículos de flota de la Ciudad a vehículos eléctricos.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-3h. Seguir propiciando y respaldando oportunidades para el uso compartido de automóviles y EV a través de incentivos como el estacionamiento prioritario y las estaciones de carga para EV.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo; en curso	Tiempo del personal, respaldo o financiación externos
Estrategia T-3i. Apoyar la compra de vehículos eléctricos y revisar los códigos de construcción a fin de incorporar estructuras de carga para EV, ajustar la tasa de beneficios y aumentar el acceso a electricidad renovable.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo a largo plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-3j. Regular los vehículos autónomos de manera que cumplan con la visión y los objetivos de la Ciudad, expuestos en el CAP. Dar prioridad a los vehículos autónomos eléctricos, de uso compartido o que funcionen como una flota.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Largo plazo	Tiempo del personal, respaldo o financiación externos, colaboración regional

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Estrategia T-3k. Actualizar las normas de diseño, los códigos municipales y las estrategias operativas a fin de respaldar y administrar opciones de transporte nuevas y emergentes (por ejemplo, vehículos autónomos, EV del vecindario, bicicletas con asistencia eléctrica, monopatines eléctricos, patinetas, etc.).	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Largo plazo	Tiempo del personal, respaldo o financiación externos
Estrategia T-3l. Respaldar el uso de EV y fomentar su uso en el servicio privado de transporte de pasajeros y en los automóviles compartidos, actualizar la infraestructura de la distribución eléctrica a fin de dar lugar a la creciente demanda de los EV y buscar tecnologías emergentes que apoyen aún más la adopción de los EV, como puede ser la carga inalámbrica y el reciclaje de baterías.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Largo plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-3n. Invertir en mejoras tecnológicas y en inversiones de operaciones de tráfico, como la infraestructura conectada, los sistemas de señalización adaptativa, etc.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal, fondo general, CIP, respaldo o financiación externos.
Principio T 4: Búsqueda de soluciones de transporte regional.			
Estrategia T-4a. Actualizar el Plan de Bicicletas con oportunidades de hacer más conexiones regionales en bicicleta.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: NFRMPO	Mediano plazo	Tiempo del personal, colaboración regional
Estrategia T-4b. Trabajar con Greeley, Windsor, CSU y UNC para añadir un nuevo servicio de transporte regional entre Greeley y Fort Collins.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Ciudad de Greeley, Localidad de Windsor, CSU, UNC	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general, colaboración regional
Estrategia T-4c. Trabajar junto con Wellington y el Condado de Larimer para explorar un nuevo servicio de transporte regional hacia Laporte y Wellington.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Localidad de Wellington, Condado de Larimer	Largo plazo	Tiempo del personal, fondo general, CIP, respaldo o financiación externos, colaboración regional
Estrategia T-4d. Respaldar el NFRMPO en el desarrollo de senderos regionales multiuso, tal como se los identifica en el Plan No Motorizado.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: NFRMPO	En curso	Tiempo del personal, colaboración regional
Estrategia T-4e. Continuar mejorando el servicio en la ruta FLEX, en colaboración con Loveland, Berthoud, Longmont y Boulder.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Ciudades de Loveland, Longmont y Boulder, Localidad de Berthoud	En curso	Tiempo del personal, fondo general, colaboración regional
Estrategia T 4f. Apoyar a CDOT en la planificación, el desarrollo y la implementación del servicio de transporte entre ciudades, inclusive la vía de pasajeros entre ciudades y hacia Fort Collins, además de la expansión de Bustang.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: CDOT	En curso	Tiempo del personal, respaldo o financiación externos, colaboración regional
Estrategia T 4g. Continuar la colaboración con CSU para implementar mejoras de tránsito y movilidad.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: CSU	En curso	Tiempo del personal, fondo general, colaboración regional



Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio T 5: Garantizar que el tránsito sea una opción de viaje segura, asequible y conveniente para personas de todas las edades y capacidades.			
Estrategia T-5a. Llevar a cabo un estudio de financiación para identificar fondos dedicados a largo plazo, con la intención de construir la Red de Tránsito Futuro identificada en el Plan Maestro de Tránsito, en fases y en el tiempo.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Largo plazo	Tiempo del personal, fondo general, CIP.
Estrategia T-5b. Evaluar e identificar futuras necesidades de capital, como ser una flota de autobuses, instalaciones de mantenimiento, paradas de autobús, centros de movilidad multimodal, intercambiadores o instalaciones de estacionamiento disuasorio ("park and ride") y mejoras del capital en materia de velocidad y confiabilidad en la calle.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Financieros	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-5c. Planificar la expansión y evolución en fases del sistema de transporte público de la Ciudad, en la medida en que se logran el financiación y las oportunidades de formar sociedades, a fin de brindar un servicio de autobuses integrado, con alta frecuencia y según la productividad, a lo largo de grandes corredores de transporte y al mismo tiempo ofrecer cobertura en áreas de menor densidad, mediante tecnologías emergentes. Esto se logrará gracias a una combinación de líneas alimentadoras de transporte, el transporte a demanda y otras tecnologías de MaaS, con el propósito de conectar los principales destinos.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso, mediano a largo plazo	Tiempo del personal, fondo general, CIP, respaldo o financiación externos.
Estrategia T-5d. Plan para implementar el BRT y servicios de transporte público de alta frecuencia, como se muestra en el Plan Maestro de Tránsito, junto con otros corredores de transporte importantes, conforme vayan aumentando la densidad del uso de la tierra y las demandas de movilidad, lo que creará enlaces entre los centros de actividad importantes y los centros de movilidad.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Financieros	En curso, corto a largo plazo	Tiempo del personal, CIP, fondo general
Estrategia T-5e. Conectar el transporte público con otros modos de viaje mediante centros de movilidad ubicados estratégicamente, cerca de centros de actividades, donde se cruzan una o más rutas de transporte público e instalaciones para bicicletas. Los centros ofrecerán una instalación multimodal compartida y pueden incluir elementos como el estacionamiento para bicicletas, el uso de bicicletas, motocicletas y automóviles compartidos, la información multimodal, intercambiadores y espacios en la acera para servicios de traslado de pasajeros y vehículos con descenso de pasajeros.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Largo plazo	Tiempo del personal, fondo general, CIP, respaldo o financiación externos.
Estrategia T-5f. Planificar la integración de un servicio de transporte público con ruta fija, con zonas de innovación de la movilidad, para abastecer áreas de la ciudad con menor densidad y sin servicio de transporte no tradicional. Al concentrarse en ampliar la movilidad de manera rentable, la Ciudad hará uso de tecnologías nuevas y existentes, inclusive el transporte por demanda en microbús, asociaciones con TNC, otras tecnologías de MaaS y demás innovaciones.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Largo plazo	Tiempo del personal, fondo general, CIP, respaldo o financiación externos.
Estrategia T-5g. Planificar la prestación de un servicio de transporte público rápido y confiable dentro de todo el sistema de tránsito, pero con énfasis especial en las rutas de alta frecuencia. Para hacerlo, usar distintas estrategias de diseño y funcionamiento, por ejemplo la extensión de la acera para la parada de autobús, prioridad de las señales de tránsito, carriles exclusivos para autobuses, perfeccionamiento de los patrones de rutas a fin de minimizar los desvíos y paradas de autobuses con una distancia adecuada entre sí.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Proveedores del servicio de transporte privado	En curso	Tiempo del personal, fondo general, respaldo o financiación externos

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
<p>Estrategia T-5h. Planificar e implementar la expansión y la modernización de la infraestructura de transporte considerando en primer lugar la movilidad, comodidad y seguridad del cliente. Esto abarca a las mejoras en las paradas o refugios de autobús; centros de transporte ampliados y mejorados, con elementos como iluminación adecuada, accesibilidad de acuerdo con la Ley ADA y protección de los elementos de la naturaleza; seguridad y cámaras en el ascenso y el descenso. Mantener la infraestructura de transporte público según las Pautas de Diseño de Paradas de Autobuses y actualizar el documento según fuera necesario.</p>	<p>Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte</p>	<p>Largo plazo</p>	<p>Tiempo del personal, CIP, respaldo o financiación externos, fondo general</p>
<p>Estrategia T-5i. Seguir liderando los servicios de transporte público de la región al operar de manera eficiente los servicios en las comunidades más pequeñas, encabezar el desarrollo de nuevas conexiones regionales y buscar oportunidades de ofrecer una movilidad regional ampliada y rentable, dentro de la Región de North Front Range.</p>	<p>Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Información y Servicios para Empleados</p>	<p>En curso</p>	<p>Tiempo del personal, fondo general, CIP, respaldo o financiación externos.</p>
<p>Estrategia T-5j. Buscar intensamente tecnologías como la detección de puntos ciegos para peatones y vehículos de transporte autónomo (por ejemplo, autobuses o vehículos a demanda) para continuar brindando un servicio de tránsito seguro, moderno y rentable.</p>	<p>Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Información y Servicios para Empleados</p>	<p>En curso</p>	<p>Tiempo del personal, fondo general, CIP, respaldo o financiación externos.</p>
<p>Principio T 6: Apoyar el uso de bicicletas como una opción de viaje segura, simple y conveniente para todas las edades y capacidades mediante la construcción de una red de facilidades conectada.</p>			
<p>Estrategia T-6a. Actualizar el Plan de Bicicletas de 2014 en 2020 o 2021.</p>	<p>Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte</p>	<p>Mediano plazo</p>	<p>Tiempo del personal, respaldo o financiación externos, CIP, fondo general</p>
<p>Estrategia T-6b. Implementar la Visión de la Red de Bicicletas y dar prioridad a las brechas principales que se encuentran en la red de bajo estrés para el ciclista.</p>	<p>Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte</p>	<p>Mediano plazo a largo plazo</p>	<p>Tiempo del personal, CIP, fondo general</p>
<p>Estrategia T-6c. Dar prioridad a la implementación de centros de bicicletas en las proximidades de paradas de medios de transporte público, estaciones y medios de transporte de alta frecuencia.</p>	<p>Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte</p>	<p>Mediano plazo a largo plazo</p>	<p>Tiempo del personal, CIP, fondo general</p>
<p>Estrategia T-6d. Implementar más programas de educación y cumplimiento de las normas de seguridad en el uso de bicicletas para personas de todas las edades, incluir la expansión de los Senderos Seguros a la Escuela, la concientización sobre las leyes de tránsito y las campañas de caminos compartidos.</p>	<p>Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad, Servicios Policiales</p>	<p>En curso</p>	<p>Tiempo del personal</p>
<p>Estrategia T-6e. Implementar el Plan Maestro de Orientación para Bicicletas de 2015.</p>	<p>Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte</p>	<p>En curso</p>	<p>Tiempo del personal</p>
<p>Principio T 7: Apoyar el desplazamiento a pie como una opción de viaje segura, simple y conveniente para todas las edades y capacidades mediante la construcción de una red conectada de aceras, caminos y senderos.</p>			
<p>Estrategia T-7a. Actualizar el Plan para Peatones de 2011 en 2020 o 2021.</p>	<p>Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte</p>	<p>Mediano plazo</p>	<p>Tiempo del personal, respaldo o financiación externos, CIP, fondo general</p>
<p>Estrategia T-7b. Mantener un inventario del sistema de información geográfica (GIS) acerca de las instalaciones para peatones, incluidas la presencia, el ancho y el estado de las aceras; la presencia, el ancho y la clase de franjas de protección; y el cumplimiento de la Ley ADA.</p>	<p>Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Información y Servicios para Empleados</p>	<p>Mediano plazo, en curso</p>	<p>Tiempo del personal, respaldo o financiación externos</p>



Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Estrategia T-7c. Implementar y actualizar las aceras para que cumplan con los estándares de diseño. De esa manera, se atiende a las brechas que existen en la red de peatones. Dar prioridad a las ubicaciones que ofrecen conexiones entre calles sin salida y paradas de medios de transporte público, escuelas y otros destinos clave; y hacia áreas clave en las que se atienden personas con discapacidades.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Largo plazo	Tiempo del personal, CIP, fondo general
Estrategia T-7d. Crear un programa de caminata que eduque, fomente y promueva la caminata como un medio primario de transporte.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal, CIP, fondo general
Estrategia T-7e. Implementar más programas educativos para la seguridad del peatón dirigidos a personas de todas las edades, con énfasis en los programas de Rutas Seguras hacia la Escuela.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad, Información y Servicios para Empleados, Servicios Policiales, PSD.	En curso	Tiempo del personal, fondo general, respaldo o financiación externos
Estrategia T-7f. Hacer cumplir el mantenimiento de aceras y la remoción de nieve, para que los residentes y los comerciantes puedan contar con un espacio peatonal seguro y accesible para todo los usuarios.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad, Información y Servicios para Empleados, Servicios Policiales	En curso	Tiempo del personal
Principio T 8: Manejar el sistema de transporte para garantizar un flujo de tránsito y tráfico confiable mediante la optimización del sistema de transporte y la gestión de la demanda de los viajes.			
Estrategia T-8a. Identificar posibles asociaciones entre proveedores de servicios de transporte y de otros medios de movilidad a fin de poner a prueba las zonas de innovación de la movilidad.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: TPS privada	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general, respaldo o financiación externos
Estrategia T-8b. Aumentar la implementación de ITS, la infraestructura de vehículos conectados y la prioridad de las señales de tránsito.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Información y Servicios para Empleados	Mediano plazo	Tiempo del personal, CIP, Colaboración regional
Estrategia T-8c. Respaldo los programas de empleadores locales y regionales para reducir el tiempo de viaje de los empleados al trabajo.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general, colaboración regional
Estrategia T-8d. Preparar un plan estratégico de reducción de carriles.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-8f. Actualizar las medidas de rendimiento, más allá del tiempo de viaje. En lugar del tiempo de viaje, considerar el uso de la demora del viaje y medir además la duración del pico máximo de demoras.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-8g. Seguir implementando estrategias para manejar las congestiones y así mejorar la movilidad en todas sus formas.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-8h. Implementar una evaluación TDM y un programa de supervisión que esté vinculado a la adopción de estrategias de TDM; usar dicho programa para rastrear cuán efectivo es el uso de estrategias de TDM a la hora de modificar la conducta de viaje (medida según VMT, SOV o ADT).	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo, en curso	Tiempo del personal, respaldo o financiación externos
Estrategia T-8i. Ampliar el seguimiento del tiempo de viaje a otras arterias o en toda la ciudad. Considerar la complementación de la tecnología de recopilación de datos por Bluetooth con las fuentes de big data.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo, en curso	Tiempo del personal, fondo general

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Estrategia T-8j. Establecer políticas y procurar autorización para desarrollar e implementar los precios por congestión.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad, Servicios Financieros	Largo plazo	Tiempo del personal, colaboración regional
Estrategia T-8k. Atender a intersecciones de alta prioridad y que estén identificadas en el Estudio de Prioridad de Intersección de Arterias.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo, en curso	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia T-8l. Crear Planes de Administración del Acceso para calzadas arteriales y dar prioridad a las principales arterias, como Harmony Road, Timberline Road y College Avenue.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Largo plazo	Tiempo del personal, CIP, Colaboración regional
Estrategia T-8m. Adoptar una política que desaliente los viajes sin ocupantes que se generan en los AV.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Largo plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-8n. Crear e implementar un programa TDM para nuevos desarrollos.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Largo plazo	Tiempo del personal, fondo general, respaldo o financiación externos
Estrategia T-8o. Lanzar un programa TDM de la ciudad para ayudar a reducir la congestión de tránsito, reduciendo la demanda de viajes.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Largo plazo	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia T-8p. Mejorar el tablero web ya existente con datos clave sobre transporte.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Información y Servicios para Empleados	En curso	Tiempo del personal
Estrategia T-8q. Pedir un análisis MMLOS para nuevos desarrollos y reurbanizaciones.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	En curso	Tiempo del personal
Principio T 9: Utilizar el sistema de transporte para respaldar una comunidad saludable y equitativa.			
Estrategia T-9a. Crear un proceso de puntaje por igualdad para los proyectos de transporte propuestos, a fin de dar prioridad a los proyectos en comunidades con bajos recursos y a los que involucran a personas con discapacidades.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia T-9b. Preparar un plan estratégico para garantizar que los hogares que no cuentan con un vehículo puedan acceder a opciones de transporte que sean cómodas y multimodales.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia T-9c. Implementar nueva infraestructura de transporte, como los EV de uso compartido, en comunidades que, históricamente, han sido marginalizadas y de bajos recursos.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia T-9d. Coordinar con el Departamento de Sostenibilidad Social a fin de identificar los problemas que se tratan en el Análisis de Brechas de Sostenibilidad Social de Fort Collins 2014 y que pudieran atenderse mediante mejoras en la red de transporte.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia T-9e. Adoptar el uso de la Herramienta sobre Calidad del Aire en el Transporte en los proyectos de planificación comandados por la Ciudad, con el fin de cuantificar los gases del efecto invernadero.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-9f. Continuar explorando las oportunidades de trabajar con el FRA y otras partes interesadas para crear una comunidad saludable que mitigue el impacto del ruido causado por el transporte de cargas, tanto como sea posible.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad, FRA	Mediano plazo	Tiempo del personal

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Estrategia T-9g. Dar prioridad a las inversiones en infraestructura para la seguridad de bicicletas y peatones dentro de comunidades marginalizadas y de bajos recursos y también para personas con discapacidades.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia T-9h. Implementación de estrategias para manejar las congestiones a fin de reducir las emisiones.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia T-9i. Identificar vecindarios con cocientes más bajos de acceso a las oportunidades (por ejemplo, menos empleos per cápita, menos servicio del vecindario, menos acceso a las escuelas) y dar prioridad a las inversiones en transporte en esas áreas.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Principio T 10: Apoyar y mejorar la seguridad para todos los modos.			
Estrategia T-10a. Formalizar un Plan de Acción de Visión Cero que se incorpore al Informe de Seguridad anual.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Policiales, Información y Servicios para Empleados	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-10b. Completar una Informe de Movilidad Anual donde se recojan otras mejoras importantes relacionadas con el transporte, como puede ser la accesibilidad.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Policiales, Información y Servicios para Empleados	Mediano plazo	Tiempo del personal, respaldo o financiación externos
Estrategia T-10c. Completar la actualización a los AIPS que identifican las intersecciones, para lograr mejoras en la seguridad.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia T-10d. Continuar con los programas de educación sobre seguridad y hacer foco en que todos los usuarios deben respetar las leyes de tránsito.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Policiales, Información y Servicios para Empleados	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia T-10e. Continuar con el programa Rutas Seguras a la Escuela en conjunto con PSD para promover las caminatas o los trayectos en bicicleta entre los niños en edad escolar.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Policiales, Información y Servicios para Empleados, PSD	Mediano plazo	Tiempo del personal, fondo general, respaldo o financiación externos
Estrategia T-10f. Fortalecer la asociación con los Servicios Policiales para compartir datos, manejar incidentes, hacer cumplir leyes, etc.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Policiales, Información y Servicios para Empleados	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia T-10g. Identificar una Red de Alto Riesgo de Lesiones y dar prioridad a las inversiones en esa red y en las intersecciones con alto riesgo de sufrir choques y lesiones.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Servicios Policiales	Largo plazo, en curso	Tiempo del personal
Estrategia T-10h. Continuar la implementación de proyectos para la mejora de las intersecciones.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Largo plazo, en curso	Tiempo del personal, fondo general
Estrategia T-10i. Continuar contribuyendo con las tareas de seguridad estatal y federal	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Largo plazo, en curso	Tiempo del personal
Estrategia T-10j. Crear dentro de la Ciudad una serie de normas sobre seguridad que ayuden a guiar con coherencia la selección, el diseño, la implementación, las operaciones y el mantenimiento de los proyectos.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte	Largo plazo, en curso	Tiempo del personal

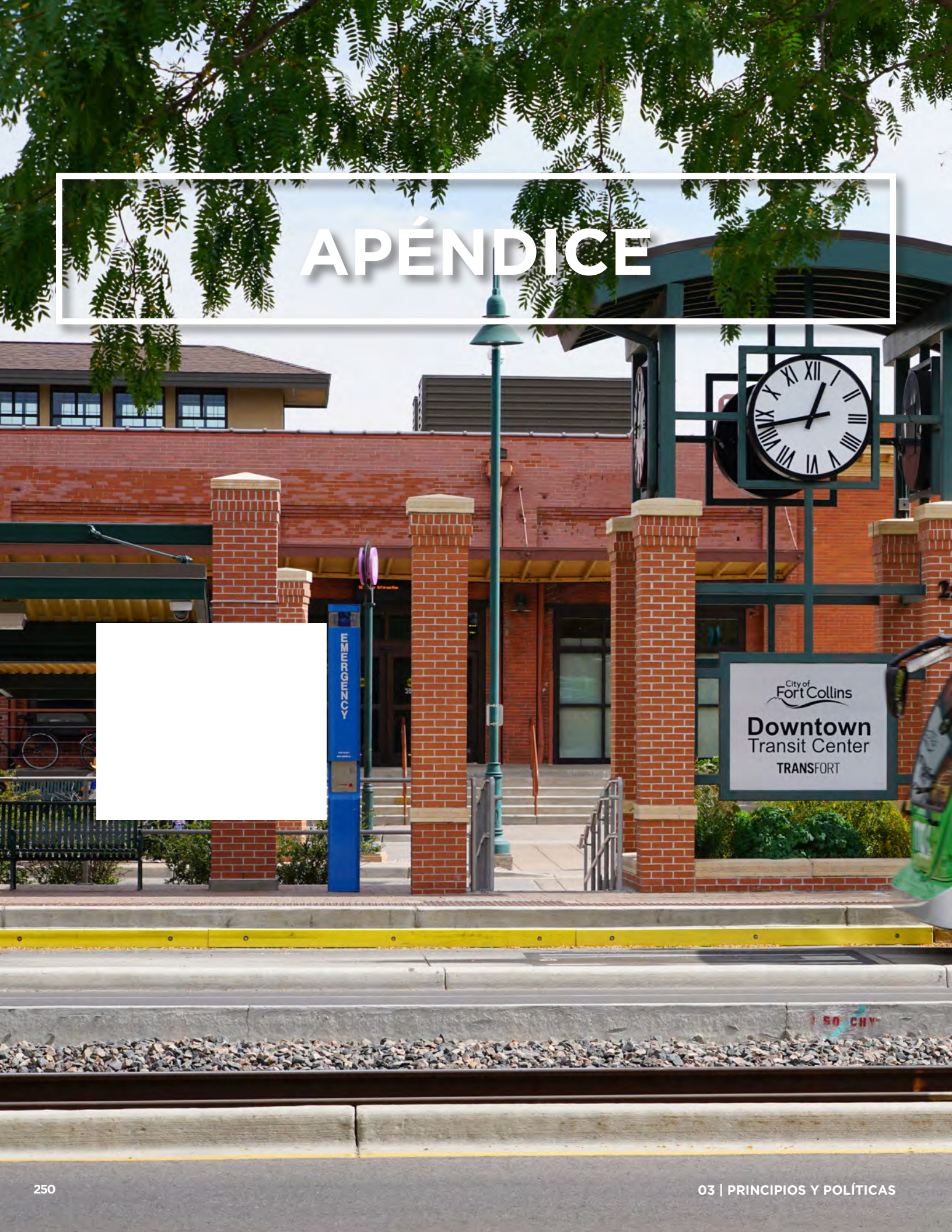


COMUNIDAD DE ALTO RENDIMIENTO

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Principio HI 1: Ser un modelo de gobernanza local equitativa, efectiva y transparente.			
Estrategia HI-1b. Actualizar las áreas de Planificación Estratégica de Resultados de la Ciudad y reflejar allí los ajustes a las siete Áreas de Resultados del Plan de la Ciudad, como parte del proceso de Actualización del Plan Estratégico 2020.	Coordinador: Oficina del Administrador Municipal Socios: Consejo de la Ciudad	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia HI-1c. Actualizar el Tablero de Medición de Desempeño de la Comunidad que tiene la Ciudad para que se reflejen allí los ajustes realizados en las siete Áreas de Resultados que tiene el Plan de la Ciudad. Evaluar la necesidad de actualizaciones a los resultados y medidas ya obtenidos o el agregado de nuevos resultados y medidas para ayudar a controlar el progreso en otras áreas clave, identificadas como parte del proceso de actualización del Plan de la Ciudad.	Coordinador: Servicios Financieros Socios: Todos los departamentos	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia HI-1e. Llevar a cabo una revisión bienal del progreso en las estrategias de implementación que se detallan en el Plan de la Ciudad y documentar el estado actual de cada acción y hacer actualizaciones dirigidas, según sea necesario.	Coordinador: Planificación, Desarrollo y Transporte Socios: Todos los departamentos	Mediano plazo, en curso	Tiempo del personal
Estrategia HI-1f. Analizar la creación de un grupo asesor en Tecnología, de manera que la Ciudad y sus residentes conozcan, procuren e implementen soluciones tecnológicas que les garanticen que la tecnología en la Ciudad de Fort Collins es accesible, transparente y eficiente.	Coordinador: Oficina del Administrador Municipal Socios: Oficina del Funcionario de la Ciudad, Información y Servicios para Empleados	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia HI-1g. Crear o expandir la capacidad de organización para tomar decisiones de triple cuenta de resultados e implementar la herramienta de Detección de TBL para los principales proyectos de la Ciudad.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Todos los departamentos	Mediano plazo	Tiempo del personal
Estrategia HI-1a. Seguir alineando las prioridades de presupuesto de la Ciudad con las de las siete áreas de resultados que funcionan como base para el Plan de la Ciudad.	Coordinador: Oficina del Administrador Municipal Socios: Servicios Financieros, Consejo de la Ciudad	En curso	Tiempo del personal
Estrategia HI-1d. Continuar controlando y refinando las herramientas existentes que han sido diseñadas para promover la transparencia, para que garanticen que están logrando los resultados previstos y que son accesibles para una sección transversal de la comunidad más extensa.	Coordinador: Servicios Financieros Socios: Todos los departamentos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia HI-1e. Guiar con el ejemplo gracias a la implementación del Plan de Adaptación y Sostenibilidad Municipal 2019. Actualizarlo cada cinco años.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Todos los departamentos	En curso	Tiempo del personal

Estrategia	Responsabilidad	Tiempo	Recursos
Estrategia HI-1f. Continuar ofreciendo capacitaciones para el personal sobre temas como parcialidad inconsciente, privilegios, alianzas y demás capacitaciones sobre igualdad que correspondan.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad, Información y Servicios para Empleados Socios: Todos los departamentos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia HI-1g. Continuar respaldando las medidas del Equipo de Inclusión e Igualdad de la Ciudad de Fort Collins y de las comisiones que se hayan establecido, como recurso dentro de la organización de la Ciudad en asuntos relacionados con la igualdad y la inclusión.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Todos los departamentos	En curso	Tiempo del personal
Principio HI 2: Apoyar una comunidad activa, educada y comprometida.			
Estrategia HI-2a. Incorporar un mayor foco sobre la igualdad social y las poblaciones marginadas, como parte de las iniciativas de difusión y voluntariado.	Coordinador: Servicios de Sostenibilidad Socios: Planificación, Desarrollo y Transporte, Servicios Comunitarios	En curso	Tiempo del personal
Estrategia HI-2b. Explorar el uso de la financiación popular, la colaboración masiva y otras herramientas o enfoques que ayuden a empoderar a los residentes para que generen ideas, organicen y completen proyectos comunitarios o atiendan asuntos de la comunidad.	Coordinador: Información y Servicios para Empleados Socios: Todos los departamentos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia HI-2c. Continuar la asociación con organizaciones locales a fin de identificar estrategias que mejoren la accesibilidad y asequibilidad del cuidado infantil y las oportunidades de aprendizaje temprano.	Coordinador: Información y Servicios para Empleados Socios: Servicios de Sostenibilidad	En curso	Tiempo del personal
Estrategia HI-2d. Crear datos actualizados para supervisar la igualdad y la inclusión dentro de la organización de la Ciudad y en toda la comunidad.	Coordinador: Información y Servicios para Empleados Socios: Todos los departamentos	Mediano plazo	Tiempo del personal,
Principio HI 3: Proporcionar oportunidades de participación significativa e inclusiva en la comunidad en cuanto a la gobernanza y la toma de decisiones.			
Estrategia HI-3a. Continuar coordinando eventos que fomenten el compromiso de la comunidad entre los distintos Departamentos y así mejorar la eficacia y reducir la sensación de frustración de los miembros de la comunidad.	Coordinador: Información y Servicios para Empleados Socios: Todos los departamentos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia HI-3b. Comprometerse fehacientemente con la comunidad y promover una cultura de compromiso inclusivo en todos los Departamentos de la Ciudad.	Coordinador: Todos los departamentos Socios: Consejo de la Ciudad	En curso	Fondo general
Estrategia HI-3c. Implementar en toda la organización las prácticas de contratación actualizadas y controlar su eficacia en el tiempo.	Coordinador: Información y Servicios para Empleados Socios: Todos los departamentos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia HI-3d. Evaluar la contratación de un miembro del personal que sea bilingüe y bicultural en relación con el idioma español, a fin de mejorar el compromiso de la Ciudad con las comunidades hispana y latina y mejorar la competencia cultural de la organización de la Ciudad.	Coordinador: Información y Servicios para Empleados, Planificación, Desarrollo y Transporte	Corto plazo	Fondo general
Estrategia HI-3e. Seguir ampliando los servicios de idiomas en toda la organización de la Ciudad mediante capacitaciones, interpretaciones y servicios de traducción certificada.	Coordinador: Información y Servicios para Empleados Socios: Todos los departamentos	En curso	Tiempo del personal
Estrategia HI-3f. Traducir al español los recursos y las publicaciones clave para la Ciudad y actualizar dichos documentos según sea necesario. Hacer una evaluación de necesidades junto con los residentes y los propietarios de comercios hispanohablantes, para determinar qué documentos deberían traducirse.	Coordinador: Información y Servicios para Empleados	Corto plazo	Tiempo del personal
Estrategia HI-3g. Realizar una evaluación de necesidades consultando a los residentes y a los propietarios de comercios que hablen otros idiomas que no sean el inglés ni el español (por ejemplo, chino o árabe) y determinar la necesidad de contar con servicios de traducción e interpretación.	Coordinador: Información y Servicios para Empleados	Corto plazo	Tiempo del personal

APÉNDICE





Apéndice A: Reconocimientos

Apéndice B: Glosario

Apéndice C: Lista de siglas

Apéndice D: Informe sobre tendencias y fortalezas

Apéndice E: Tendencias en viviendas y evaluación del pronóstico de demanda

Apéndice F: Análisis de la demanda de terreno para el desarrollo de industrias y comercios

Apéndice G: Análisis de adecuación de los terrenos para el desarrollo de industrias y comercios

Apéndice H: Recursos del Plan Maestro de Transporte

H1 - Resultados del modelo de la NFRMPO: VMT

H2- Mejores prácticas del LOS multimodal

H3- Enfoque recomendado del LOS multimodal

H4- Resultados de modelo de la NFRMPO: Coeficientes de VC

H5 - Plan para Bicicletas de Fort Collins (2014)

H6 - Plan para Peatones de Fort Collins (2011)

H7 - TrendLab de Fort Collins + Redes en niveles

A: Reconocimientos

La actualización del Plan de la Ciudad no habría sido posible sin el trabajo y las ideas de miles de individuos: miembros de la comunidad, funcionarios electos, personal de la Ciudad, consultores y muchas otras personas más. Si bien reconocemos los esfuerzos especiales de las personas y los grupos que figuran a continuación, queremos agradecerles a todos los que participaron y contribuyeron con este esfuerzo.

Consejo de la Ciudad de 2019

Alcalde Wade Troxell
Susan Gutowsky, Distrito 1
Ray Martinez, Distrito 2
Ken Summers, Distrito 3
Kristin Stephens, Distrito 4
Ross Cunniff, Distrito 5
Gerry Horak, alcalde interino, Distrito 6

Junta de Planificación y Zonificación

Jeff Hansen
Michael Hobbs
Per Hogestad
Christine Pardee
Ruth Rollins
Jeff Schneider
William Whitley

Junta de Transporte

Valerie Arnold
Karl Ayers
Ellen Boeke
Cari Brown
Jerry Gavaldon
Indy Hart
Nathalie Rachline
Eric Shenk
York

Equipo de Personal Principal

Melina Dempsey
Lindsay Ex
Cameron Gloss
Aaron Iverson
Tom Leeson
Seth Lorson
Amanda Mansfield
Ryan Mounce
Meaghan Overton
Paul Sizemore
Kelly Smith
Timothy Wilder

Equipos de trabajo

Comité Asesor Comunitario del Plan de Acción
Climática
Vivienda y economía
Uso del terreno y servicios públicos
Difusión y participación
Terrenos públicos y agua
Transporte y movilidad

Miembros de organizaciones aliadas de la comunidad

Arc of Larimer County
Bike Fort Collins
Centro para el Ambiente Construido de la CSU
Family Leadership Training Institute
Partnership for Age Friendly Communities
The Family Center La Familia
Wolverine Farm

Otros socios

Embajadores del Plan de la Ciudad
Junta y Comisiones de la Ciudad de Fort Collins
Oficina de Comunicaciones y Participación Pública de la Ciudad de Fort Collins
Administrador municipal y Equipo Ejecutivo Principal
Universidad Estatal de Colorado
Centro para la Deliberación Pública de la CSU
Haley Blonsley
Cámara de Comercio de Fort Collins
Colegio Comunitario de Front Range
L'Ancla
Departamento de Planificación del Condado de Larimer
Equipo de Ambiente Construido del Condado de Larimer
Maura Velazquez-Castillo (Traducción)
Distrito Escolar de Poudre

Equipo de consultoría

Clarion Associates
Fehr & Peers
Nelson\Nygaard
Economic & Planning Systems
MIG, Inc.
WSP

B: Glosario

Acuerdo intergubernamental (IGA)

Un acuerdo entre dos o más entidades gubernamentales para resolver problemas de interés mutuo. (Fuente: Departamento de Asuntos Locales de Colorado)

Agricultura urbana

Jardinería, agricultura, cría de animales y distribución de alimentos en o cerca de entornos urbanos y suburbanos.

Área de Administración del Crecimiento

Límite aprobado entre la ciudad de Fort Collins y el condado de Larimer en el pueden anexarse terrenos futuros a la ciudad. El área geográfica representa lugares que son más adecuados para los servicios, la infraestructura y el desarrollo de los niveles urbanos.

Autobús de tránsito rápido (BRT)

Sistema de transporte público de autobuses que prestan un servicio rápido, confortable y rentable con una alta capacidad de pasajeros.

Automóviles compartidos

Los vehículos se alquilan por períodos más cortos, en general por hora.

Autoridad de Renovación Urbana

Autorizada por la legislación del estado de Colorado para alentar la rehabilitación y reparación de edificaciones deterioradas. La Autoridad de Renovación Urbana de Fort Collins se centra en la reurbanización en zonas urbanas con condiciones inseguras e infraestructura antigua mediante el uso de incentivos financieros especiales, como el financiamiento por incremento impositivo.

Avanzando hacia la Visión Cero

Un programa de seguridad del Departamento de Transporte de Colorado que persigue el objetivo establecido de cero muertes para todos los individuos, las familias y la comunidad mediante el uso de la red de transporte de Colorado. Este programa está relacionado con el programa nacional Visión Cero, pero es diferente.

Bicicletas compartidas

Bicicletas que están disponibles para el uso compartido a corto plazo por un precio o de forma gratuita.

Bicicletas eléctricas

Una bicicleta con un motor eléctrico integrado que puede usarse para la propulsión, además de para pedalear.

Centro de actividad

Zona de la comunidad con más alta intensidad y mayor variedad de usos y opciones de transporte. Los centros de actividad pueden estar centrados en el vecindario, la comunidad o la región.

Centro de movilidad

Los centros de movilidad están integrados por estaciones muy importantes para el transporte público y el área circundante. Conectan diferentes modos de transporte (desplazamientos a pie, bicicletas compartidas, micromovilidad, automóviles compartidos, etc.) de forma continua. En ellos no hay una concentración intensiva de desarrollos de uso mixto.

Compañía de la red de transporte (TNC)

A veces conocida como un proveedor de servicios de movilidad (MSP) o servicio privado de transporte de pasajeros, es una organización que conecta a pasajeros con conductores mediante sitios web y aplicaciones móviles.

Departamento de Transporte de Colorado (CDOT)

La agencia de transporte del estado de Colorado cuya tarea principal es la construcción, la operación y el mantenimiento del sistema de autopistas del estado.

Desarrollo de bajo impacto

Técnicas de administración de aguas pluviales que buscan imitar los sistemas naturales y a la vez ofrecer sistemas de escorrentía de aguas pluviales.

Desarrollo de uso mixto

Urbanización, lugar o edificio que contiene más de un tipo de uso del terreno, tales como unidades residenciales ubicadas sobre oficinas o una tienda minorista adyacente a un edificio cívico.

Desarrollo guiado por el transporte (TOD)

Tipo de desarrollo de uso mixto adyacente a o cerca de estaciones de transporte público designado para crear un entorno peatonal y que apoye el transporte público.

Desplazamiento

El movimiento involuntario o la pérdida de viviendas por parte de individuos y familias de un área establecida, que frecuentemente es consecuencia de la reurbanización, el aumento de los impuestos inmobiliarios y la pérdida de conexiones sociales.

Distrito histórico

Un área geográfica definida designada por la Ciudad, el estado o a nivel nacional como un área que posee una concentración de legado histórico, arquitectónico o geográfico significativo.

Distrito metropolitano

Autorizado por la legislación del estado de Colorado como un tipo de distrito especial para proporcionarles infraestructura y servicios a áreas geográficas definidas. Los distritos metropolitanos pueden ser autorizados para cobrar impuestos o evaluar tarifas para la prestación de servicios o la construcción de mejoras.

Drones

Un vehículo volador que puede ser controlado en forma remota o volar en forma autónoma mediante un plan de vuelo controlado por software, para usos que varían desde la supervisión del tráfico hasta servicios de entrega potenciales.

Embajador del plan

Voluntarios de la comunidad con capacitación en coordinación que mantuvieron conversaciones, reuniones y eventos dentro de sus círculos sociales para hablar sobre el Plan de la Ciudad durante el proceso de planificación.

Estándares de las Calles del Área Urbana del Condado de Larimer (LCUASS)

Normas y especificaciones compartidas para las calles de la ciudad de Fort Collins, la ciudad de Loveland y las áreas urbanas del Condado de Larimer.

Estrategias

Medidas o acciones específicas que se tomarán para implementar los principios y las políticas del Plan de la Ciudad.

Financiamiento por incremento impositivo

La diferencia entre los impuestos inmobiliarios y/o sobre las ventas que se recaudan antes y después de la reurbanización y que frecuentemente se usa como herramienta de incentivos financieros.

Gases de efecto invernadero

Gases que retienen el calor en la atmósfera. Los gases de efecto invernadero comunes incluyen el dióxido de carbono y el metano. La emisión de gases de efecto invernadero puede ser causada comúnmente por la quema de combustibles fósiles para el transporte y la generación de energía, por el ganado y las actividades agrícolas y por la industria pesada o la extracción de minerales. (Fuente: Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos)

Gestión de la Demanda de Transporte (TDM)

La aplicación de estrategias y políticas para reducir la demanda de viajes o para redistribuir esta demanda en el espacio o en el tiempo.

Igualdad

Se refiere al estado que se alcanza cuando se es justo e imparcial. En Fort Collins, la igualdad se usa como una perspectiva para crear y mantener un entorno donde los residentes y los visitantes se sientan bienvenidos, seguros y valorados, y donde la identidad y las oportunidades de una persona no afecten su capacidad de prosperar.

Índice de Igualdad en Salud

Una herramienta y un mapa para identificar áreas de la comunidad con poblaciones vulnerables y de mayores necesidades. El índice es una medida compuesta de múltiples factores de salud e igualdad, tales como el estado de discapacidad, las actividades de esparcimiento o los niveles de pobreza.

Ley para Estadounidenses con Discapacidades (ADA)

Legislación federal aprobada en 1990 que prohíbe la discriminación contra las personas con discapacidades.

Mediana del ingreso en el área

Puntuación de medida de la mediana o punto medio del ingreso de todas las familias en un área geográfica.

Millas viajadas por vehículo (VMT)

Una medición de la cantidad de viajes para todos los vehículos en una región geográfica durante un período determinado, normalmente un período de un año.

Motocicleta eléctrica compartida

Las motocicletas eléctricas que están disponibles para el uso compartido a corto plazo por un precio o de forma gratuita.

Movilidad como servicio (MaaS)

Un cambio de la modalidad de transporte personal en vehículos propios hacia soluciones de movilidad que se consuman como un servicio continuo.

Movilidad compartida

Una estrategia de transporte que permite a los usuarios acceder a servicios de transporte (vehículo, bicicleta u otros) según sea necesario.

Multimodal

Se refiere a un sistema de transporte que considera diversas modalidades (caminar, andar en bicicleta, automóvil, transporte público, etc.) y conexiones entre estas modalidades.

Naturaleza en la Ciudad

Plan adoptado por Fort Collins para preservar y mejorar los espacios naturales en toda la comunidad y brindar oportunidades para que los residentes accedan a la naturaleza.

Nivel de estrés producido por el tráfico

Una calificación otorgada a un segmento de una carretera o a un cruce que indica el estrés de tráfico que genera para los ciclistas.

Nivel de Servicio (LOS)

Una medida cuantitativa usada para analizar las calzadas y las intersecciones mediante la categorización del flujo de tráfico y la asignación de niveles de calidad de tráfico con base en una medida de rendimiento tal como la velocidad de vehículo, la densidad, la congestión, etc.

Nivel de servicio multimodal (MMLOS)

Una herramienta de nivel de servicio para identificar en qué medida las instalaciones existentes o propuestas admiten diversas modalidades.

Organización de Planificación Metropolitana de North Front Range (NFRMPO)

La agencia encargada del transporte y la calidad del aire para las regiones urbanas de los condados de Larimer y Weld.

Plan de Acción Climática

Plan o marco para la medición, el establecimiento de objetivos y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. El Plan de Acción Climática adoptado por Fort Collins busca reducir las emisiones de carbono por debajo de los niveles del 2005: 20 % de reducción para el 2020, 80 % de reducción para el 2030 y neutralidad de carbono para el 2050.

Plan de Mejoramiento de Capital

La lista de la Ciudad de las mejoras en el transporte y la infraestructura necesarias para alcanzar la visión y los objetivos establecidos.

Plan Estructural

Un mapa conceptual sobre el uso del terreno y el transporte que ilustra la forma en la que las diferentes áreas de la comunidad pueden cambiar o evolucionar en el tiempo.

Plan Maestro de Calles

El mapa de la ciudad de Fort Collins que muestra las alineaciones de calles existentes y futuras y sus clasificaciones.

Política del Plan de la Ciudad

Proporciona orientación sobre la forma de implementación de la visión, los valores fundamentales y los principios del Plan durante la toma de decisiones día a día.

Presupuesto para la Obtención de Resultados

Proceso presupuestario de la Ciudad de Fort Collins diseñado para asignar los recursos con base en ofertas de presupuestos para servicios, programas o proyectos con el objeto de lograr resultados específicos.

Principio del Plan de la Ciudad

Articula metas, resultados deseados u objetivos para trabajar en pos de alcanzar la visión.

Red de bicicletas de bajo estrés

La red de bicicletas definida en el Plan Maestro para Bicicletas 2014 integrada por calles y senderos que proporcionan a los ciclistas una experiencia de ciclismo de bajo estrés.

Red en niveles

Un sistema que identifica los modos de "prioridad" en un determinado establecimiento en la calzada.

Resiliencia

La capacidad de recuperarse fácilmente de las adversidades tales como los desastres naturales u otros acontecimientos perturbadores.

Reutilización adaptativa

La acción de encontrarle un nuevo fin o uso a un lugar o edificio existentes diferente del uso previsto o aquel para el cual se lo diseñó.

Rutas Seguras a la Escuela (SRTS)

Rutas Seguras a la Escuela es una iniciativa nacional de educación y promoción para que más niños vayan y vuelvan de la escuela en bicicleta o caminando.

Sistemas de Transporte Inteligente (ITS)

La aplicación de tecnologías de detección, análisis, control y comunicaciones para el transporte terrestre con el objeto de mejorar la seguridad, la movilidad y la eficiencia.

Socio de la comunidad

Instituciones y organizaciones de la comunidad y recursos y capacitación en coordinación proporcionados por la Ciudad sin fines de lucro para impulsar los esfuerzos de difusión del Plan de la Ciudad en poblaciones tradicionalmente poco representadas en la planificación de la ciudad y en los procesos de toma de decisiones.

Técnicas para reducir la permanencia del transporte público ante señales de tránsito

Sistema de señales que le da un tratamiento especial pasivo o activo a determinados vehículos tales como vehículos de transporte público en intersecciones señalizadas, para aumentar su velocidad y rendimiento.

Tipos de lugares

Áreas geográficas de la comunidad que comparten usos del terreno, transporte y características visuales comunes. Los ejemplos incluyen tipos de vecindarios residenciales o distritos comerciales.

Transferencia de derechos de urbanización

La transferencia de potencial de urbanización de un lugar o área a otro. Frecuentemente se usa como una herramienta de conservación o incentivo, para dirigir la urbanización a las áreas apropiadas.

Transporte activo

Un medio de transporte de tracción humana autopropulsado, tal como caminar o andar en bicicleta.

Transporte público de alta frecuencia

Una ruta de autobús con un servicio de 15 minutos o menos.

Unidad de vivienda accesoria

Una unidad de vivienda residencial subordinada y más pequeña ubicada en la misma parcela que una casa unifamiliar. Las unidades de vivienda accesorias pueden estar ubicadas dentro de otra vivienda residencial principal o separada de la misma.

Urbanización de reutilización

Urbanización en parcelas libres o subutilizadas dentro del área de una urbanización existente o establecida.

Urbanización en terrenos sin edificar

La urbanización de terreno vacío, agrícola o desocupado. Normalmente, se ubica en el límite de la comunidad.

Valores de la comunidad

Creencias compartidas que ayudan a definir lo que significa ser parte de la comunidad de Ford Collins.

Vehículo autónomo y conectado

Vehículos que tienen diversos niveles de conducción autónoma (automatización) y funciones de seguridad, que tienen conectividad con otros vehículos o la infraestructura circundante.

Vehículo de un solo ocupante (SOV)

Un vehículo operado en forma privada cuyo único ocupante es el conductor.

Visión

Declaración aspiracional que transmite de forma colectiva nuestro deseo e intención para el futuro.

Visión Cero

Un proyecto multinacional de seguridad del tráfico en carreteras cuyo objetivo es lograr un sistema de autopistas sin pérdidas de vida o lesiones graves relacionadas con el tráfico en carreteras.

Viviendas "missing middle"

Una variedad de diferentes tipos de viviendas que frecuentemente son más compatibles con las viviendas unifamiliares a la vez que menos costosas. Los ejemplos incluyen unidades de vivienda accesorias, dúplex o casas adosadas.

Viviendas accesibles

Viviendas en las que los ocupantes pagan no más del 30 por ciento de sus ingresos brutos.

Viviendas asequibles

Vivienda subsidiada o con restricciones en la escritura para aquellos que ganan menos del 80 % de la mediana del ingreso en el área.

Viviendas en régimen asistencial permanente

Modelo de vivienda que combina viviendas asequibles junto con otros servicios en régimen asistencial para individuos y familias que están saliendo de una situación de desamparo, para crear un entorno residencial más estable.

Zona de innovación

Concepto en el Plan Maestro de Tránsito de Fort Collins para áreas de la comunidad de baja densidad donde un servicio de transporte público más pequeño y flexible puede ser más apropiado o rentable en comparación con el servicio tradicional de rutas fijas.

Zona silenciosa

Un segmento de una vía ferroviaria dentro de un o una cantidad de pasos a nivel ferroviarios (calzada) en el cual no se hacen sonar las bocinas de las locomotoras de forma habitual, con la aplicación de determinadas mejoras de seguridad.

Zonificación

La división de los diferentes usos del terreno en una comunidad, a menudo mediante el uso de distritos de zonificación distintivos.

C: Lista de siglas

AADT: promedio anual de tráfico diario	ITE: Instituto de Ingenieros de Transporte
ADT: promedio de tráfico diario	ITS: sistemas de transporte inteligentes
ADU: unidad de vivienda accesoria	LCUASS: Estándares de las Calles del Área Urbana del Condado de Larimer
ADA: Ley para Estadounidenses con Discapacidades	LOS: Nivel de Servicio
AIPS: Estudio de Prioridad en las Intersecciones Arteriales	MaaS: movilidad como servicio
AV: vehículos autónomos	MMLOS: Nivel de Servicio Multimodal
BFO: Presupuesto para la Obtención de Resultados	MUTCD: Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tránsito
BMP: Mejores Prácticas de Administración	NACTO: Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte en Ciudades
BNSF: Burlington Northern Santa Fe	NFRMPO: Organización para la Planificación Metropolitana de North Front Range
BRT: autobús de tránsito rápido	NHTSA: Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carreteras
CAP: Plan de Acción Climática	NPO: organización sin fines de lucro
CCTV: circuito cerrado de televisión	NRCS: Servicio de Conservación de Recursos Naturales
CDC: Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades	PFA: Autoridad de Bomberos de Poudre
CDOT: Departamento de Transporte de Colorado	PERF: Foro de Investigación Ejecutiva Policial
CDPHE: Departamento de Salud Pública y Medioambiente de Colorado	PRPA: Autoridad de Energía de Platte River
CIP: Plan o Programa de Mejoramiento de Capital	PSD: Distrito Escolar de Poudre
CMP: proceso de gestión de la congestión	PPA: zona de prioridad peatonal
CO₂: dióxido de carbono	RAC: Regional Air Quality Council (Consejo Regional de Calidad del Aire)
CO_{2e}: equivalente del dióxido de carbono	RSC: corredores regionales importantes
C-PACE: energía limpia evaluada para propiedades comerciales	RTE: Fundamento de Transporte Público Regional
CPD: Centro para la Deliberación Pública de la CSU	RTP: Plan de Transporte Regional
CSA: agricultura respaldada por la comunidad	SAINT: Senior Alternatives in Transportation (Alternativas de Transporte para la Población Mayor)
CSU: Universidad Estatal de Colorado	SMM: gestión sostenible de materiales
DIA: Aeropuerto Internacional de Denver	SOV: vehículo de un solo ocupante
DOLA: Departamento de Asuntos Locales de Colorado	TBL: triple cuenta de resultados
EIS: Declaración sobre el Impacto Ambiental	TCEF: tasa de expansión del capital para transporte
ETC: corredor de transporte mejorado	TDM: Gestión de la Demanda de Transporte
EV: vehículos eléctricos	TDR: transferencia de derechos de desarrollo
EVRR: Hoja de Ruta de Preparación de Vehículos Eléctricos	TIF: financiamiento por incremento impositivo
FAA: Administración Federal de Aviación	TMP: Plan Maestro de Transporte
FHWA: Administración Federal de Autopistas	TNC: empresas de la red de transporte
FLTI: Family Leadership Training Institute (Instituto para la Capacitación en Liderazgo Familiar)	TOD: desarrollo guiado por el transporte público
FRA: Administración Federal de Ferrocarriles	TTI: índice de tiempo de viaje
FRCC: Colegio Comunitario de Front Range	UCH: University of Colorado Health
FTA: Administración Federal de Transporte	UNC: Universidad del Norte de Colorado
GEI: gases de efecto invernadero	URA: Autoridad de Renovación Urbana
GMA: Área de Administración del Crecimiento	VMT: millas viajadas por vehículo
HIN: red de alto riesgo de lesiones	
HOA: asociación de propietarios	
IGA: acuerdo intergubernamental	