

University of Denver

Digital Commons @ DU

All Publications (Colorado Legislative Council)

Colorado Legislative Council Research
Publications

2001

0489 An Analysis of the 2001 Ballot Proposals

Colorado Legislative Council

Follow this and additional works at: https://digitalcommons.du.edu/colc_all

Recommended Citation

Colorado Legislative Council, "0489 An Analysis of the 2001 Ballot Proposals" (2001). *All Publications (Colorado Legislative Council)*. 497.

https://digitalcommons.du.edu/colc_all/497

This Article is brought to you for free and open access by the Colorado Legislative Council Research Publications at Digital Commons @ DU. It has been accepted for inclusion in All Publications (Colorado Legislative Council) by an authorized administrator of Digital Commons @ DU. For more information, please contact jennifer.cox@du.edu, dig-commons@du.edu.

0489 An Analysis of the 2001 Ballot Proposals

**NOTICE OF ELECTION TO INCREASE
DEBT ON A REFERRED MEASURE**

**NOTICE OF ELECTION
ON A CITIZEN PETITION**

STATEWIDE ELECTION DAY IS

Tuesday, November 6, 2001

Polling places open from 7 a.m. to 7 p.m.

(Early Voting Begins October 22, 2001)

**AN ANALYSIS OF THE
2001 BALLOT PROPOSALS**

Legislative Council
Colorado General Assembly



**NOTIFICACIÓN DE ELECCIÓN PARA AUMENTAR EL
ENDEUDAMIENTO EN UNA MEDIDA REFERIDA**

**AVISO DE ELECCIONES SOBRE
UNA PETICIÓN CIUDADANA**

**EL DÍA DE LA ELECCIÓN ESTATAL ES
EL MARTÉS 6 DE NOVIEMBRE DE 2001**

Los puestos de votación abren de las 7 a.m. a las 7 p.m.

(La votación temprana comienza el 22 de octubre de 2001)

**UN ANÁLISIS DE LA PROPUESTA
DE LA BALOTA DE 2001**

Consejo Legislativo
Asamblea General de Colorado

Research Publication No. 489
Publicación de investigación No. 489

A YES vote on any ballot issue is a vote IN FAVOR OF changing current law or existing circumstances, and a NO vote on any ballot issue is a vote AGAINST changing current law or existing circumstances.

Un voto de sí sobre cualquier asunto de balota es un voto a favor de cambiar la legislación en vigor o circunstancias existentes, y un voto de no sobre cualquier asunto de balota es un voto en contra del cambio de la legislación en vigor o circunstancias existentes.

COLORADO GENERAL ASSEMBLY

EXECUTIVE COMMITTEE

Sen. Stan Matsunaka, Chairman
Rep. Doug Dean, Vice Chairman
Sen. John Andrews
Rep. Dan Grossman
Rep. Lola Spradley
Sen. Bill Thiebaut



COMMITTEE

Sen. Ken Chlouber
Sen. Mark Hillman
Sen. Doug Linkhart
Sen. Marilyn Musgrave
Sen. Ed Perlmutter
Sen. Terry Phillips
Rep. Rob Fairbank
Rep. Keith King
Rep. Bill Sinclair
Rep. Joe Stengel
Rep. Abel Tapia
Rep. Jennifer Veiga

STAFF

Charles S. Brown, Director
Daniel Chapman, Assistant
Director, Administration
Deborah Godshall, Assistant
Director, Research

LEGISLATIVE COUNCIL
ROOM 029 STATE CAPITOL
DENVER, COLORADO 80203-1784
E-mail: lcs.ga@state.co.us

(303) 866-3521 FAX: 866-3855 TDD: 866-3472

September 7, 2001

Dear Colorado Voter:

This booklet provides information on two ballot proposals that will be voted upon at this year's statewide election. The booklet was prepared by the Colorado Legislative Council in accordance with the Colorado Constitution and Colorado law.

Referendum A is a question referred to the voters by the state legislature. During the 2001 legislative session, the legislature approved House Bill 01-1375, a bill that established the ground rules for the board of directors of Great Outdoors Colorado (GOCO) to borrow money to help purchase land. The legislature is submitting to the voters the question of whether the GOCO board can now borrow the money. Amendment 26 is an initiated law that allows the use of surplus state revenue to test an I-70 fixed-guideway system.

The booklet is divided into two sections. The first section contains an analysis of the two proposals, including a description of each proposal, major arguments for and against, and an estimate of the fiscal impact. Careful consideration has been given to the arguments in an effort to fairly represent both sides of the issue. The Legislative Council takes no position with respect to the merits of the proposals. The second section of the booklet contains the ballot question for Referendum A and the title and legal language of Amendment 26.

Sincerely,

Senator Stan Matsunaka
Chairman

TABLE OF CONTENTS

Amendment 26

Surplus Revenue to Test I-70 Fixed Guideway	1
Background	1
Arguments For	3
Arguments Against	3
Estimate of Fiscal Impact.....	4
Ballot Title and Text of Measure	11

Referendum A

GOCO Bonds for Open Space.....	6
Background	6
Arguments For	7
Arguments Against	8
Estimate of Fiscal Impact.....	9
Fiscal Year Spending.....	10
Ballot Question	15

Local Election Offices	33
-------------------------------------	-----------

Some counties may be using mail ballots in this election. Check with your county clerk and recorder for further information on mail ballots or other election questions. A list of telephone numbers for county election offices begins on page 33.

ANALYSES

AMENDMENT 26 SURPLUS REVENUE TO TEST I-70 FIXED GUIDEWAY

The proposed amendment to the Colorado Revised Statutes:

- ◆ allows the expenditure of \$50 million of surplus state revenue to plan and test a fixed guideway transportation system for the I-70 corridor linking Denver International Airport and Eagle County Airport; and
- ◆ exempts the Colorado Intermountain Fixed Guideway Authority from state constitutional revenue and spending limitations.

Background

Surplus state revenue. The state constitution limits annual growth in most state revenue to the sum of the annual percentage changes in inflation and population. Revenue above this limit must be refunded to taxpayers unless the voters allow the state to keep and spend all or a portion of the surplus state revenue. The proposal asks voters to allow the Colorado Intermountain Fixed Guideway Authority to spend \$50 million of the \$927 million surplus from last year. Spending this \$50 million would reduce an individual taxpayer's estimated average tax refund of \$221 by about \$19 and a couple's estimated refund of \$442 by about \$38 in 2002.

Transportation studies for the I-70 mountain corridor. In 1998, the Colorado Department of Transportation completed a study of alternative strategies for increasing traffic capacity in the I-70 mountain corridor. This initial study recommended the construction of a high-speed "fixed guideway system" as a long-term alternative for the corridor, plus a program of additional roadway improvements in the near term. In 2004,

the Department of Transportation will complete a second study that will fully evaluate transportation options for I-70 and will determine the appropriate solution for the corridor. Examples of fixed guideway systems include light rail trains, passenger rail trains, and monorails.

The Colorado Intermountain Fixed Guideway Authority.

The state legislature created the Colorado Intermountain Fixed Guideway Authority in 1998. The Authority was directed to analyze fixed guideway technologies and to develop a plan for the design, financing, and construction of a fixed guideway system in the I-70 corridor from Denver International Airport (DIA) to Eagle County Airport.

The Authority evaluated potential fixed guideway technologies and decided to pursue testing of a high-speed, elevated monorail system that relies on magnetic propulsion and braking and is designed to climb steep grades at high speeds. The proposal requires the \$50 million of surplus revenue to be spent on testing the monorail's motor and vehicles and on verifying construction and operating costs. Funding for construction of the line would be sought at a later date. The proposal gives the Authority three years to test the monorail system, and testing must occur at the national rail technology test center in Pueblo. If the entire \$50 million is not spent before January 1, 2005, the balance must be returned to the state.

If a monorail line is built, it would run from DIA to Eagle County Airport, making stops on its route across metropolitan Denver and through the mountain communities along I-70. In that case, the Authority expects to build the first segment of the line between DIA and downtown Denver.

The Authority is governed by a 12-member board, which is appointed by the Governor, the leadership of the state legislature, and the governing bodies of cities and counties within the Authority's territory: the cities of Denver and Aurora, and Clear Creek, Jefferson, Eagle, Garfield, and Summit counties. The board is comprised of a member of the Colorado Transportation Commission and members of various professions and industries, including the transportation and tourism industries.

Arguments For

1) Testing technology for a monorail could be a first step toward solving traffic problems in the I-70 corridor. State transportation officials project that in 20 years motorists will face stop-and-go traffic from Denver to Vail even if the state builds additional lanes on I-70. A monorail could help eliminate congestion at less cost to taxpayers and the environment than adding highway lanes. At capacity, a monorail could move up to 10,000 people per hour, the equivalent of six traffic lanes on I-70. A monorail could be cleaner, quieter, more efficient, and have less of an impact on wildlife than highway widening. It could provide fast, comfortable service that is reliable in all weather conditions. Testing could be the first step toward creating an additional method of access to mountain recreation and employment.

2) Testing may provide final confirmation that the proposed monorail system will be safe and reliable for use in the I-70 corridor. The proposed system combines two technologies that have never been combined before, although both the type of motor and the monorail vehicle have been separately tested. Further testing is important to ensure that the monorail will perform well on the steep grades and tight curves in the I-70 corridor.

3) Testing the monorail technology could provide a benefit to Colorado even if the I-70 monorail is never built. The testing program could result in a new and superior monorail system to which Colorado would own the licensing rights. Thus, the state could profit from owning and selling the technology for the monorail to private organizations and governments worldwide regardless of whether a monorail is built in Colorado. In addition, this new monorail technology could be used to solve transportation problems in communities across Colorado.

Arguments Against

1) A monorail could be expensive, most Coloradans may not benefit from it, and it may not solve traffic problems on I-70. The ultimate cost to build a monorail is not known. The current estimate is four billion dollars, but the cost could be higher. In

addition, a monorail could require a large amount of electricity that is not currently available in the I-70 corridor. Many Coloradans may never ride the monorail because it may be expensive and would not provide direct access to places people visit in the mountains. In particular, most people living on the eastern plains, in southern Colorado, and on the western slope will see little benefit. Colorado taxpayers could spend billions of dollars on a monorail that may not relieve congestion and may operate at a loss, requiring continuing subsidy of the line. Testing and construction of a monorail should be paid for by the resort communities and tourism industries that may benefit from it.

2) Colorado taxpayers should not spend \$50 million to test monorail technology when there is no guarantee that a monorail will be the recommended solution to I-70's traffic problems. The Colorado Department of Transportation will not complete its study of transportation alternatives until 2004. If it recommends a solution other than a monorail, or if a monorail is never built, the \$50 million could be wasted. This \$50 million could be more effectively used to fund statewide priority projects that have already been identified by the 20-year plan of the Colorado Transportation Commission and the Colorado Department of Transportation.

3) This \$50 million is surplus revenue that should be returned to Colorado taxpayers. These refunds are already expected to shrink in the coming years due to a slowing Colorado economy and the use of surplus revenue for additional spending on education. The surplus revenue will be spent by an appointed board that is not directly accountable to the voters. The proposal does not limit the portion of the \$50 million that could be spent for administrative purposes. In addition, Colorado voters should not allow the authority to be exempt from constitutional revenue limitations.

Estimate of Fiscal Impact

The proposal requests voter approval for the state to retain \$50 million in surplus state revenues collected last budget year. Under current law, these surplus state revenues are required to

be refunded to taxpayers in 2002. Under this proposal, the moneys would be transferred from the state General Fund to the Colorado Intermountain Fixed Guideway Authority. It is estimated that the proposal will reduce state taxpayer refunds by an average of \$19 per person or \$38 per couple in 2002.

REFERENDUM A
GOCO BONDS FOR OPEN SPACE

The ballot question:

- ◆ allows the board of directors of Great Outdoors Colorado (GOCO) to borrow money to assist local governments, state agencies, and nonprofit land conservation organizations with the preservation of land for open space, parks, and wildlife habitat by issuing bonds that would be repaid from lottery proceeds; and
- ◆ limits the amount of money that GOCO may borrow to \$115 million and the total repayment cost, including interest, to \$180 million with no increase in taxes.

Background

What is GOCO? The Great Outdoors Colorado (GOCO) program was created in 1992 to distribute a portion of the proceeds from the Colorado Lottery in substantially equal shares to four categories: wildlife, outdoor recreation, open space, and related local government projects. GOCO awards grants to cities and towns, park and recreation districts, nonprofit land conservation organizations, the Colorado Division of Parks and Outdoor Recreation, and the Colorado Division of Wildlife. Some GOCO grants are used to buy land, although GOCO cannot acquire land in its own name. GOCO is governed by a 15-member board appointed by the Governor and confirmed by the state Senate.

Under the Colorado Constitution, GOCO receives 50 percent of the state's net lottery proceeds, up to a cap that is adjusted for inflation each year. Last year, GOCO's share of the lottery proceeds was \$39.5 million. Through June 2001, GOCO awarded \$265.9 million in grants for 1,678 projects across the state.

What does this ballot proposal allow? The proposal allows GOCO to borrow up to \$115 million to help acquire land. The total repayment cost on the borrowed money (both principal and interest) cannot exceed \$180 million. Any borrowed money must be repaid within 20 years from GOCO's future lottery revenues.

GOCO may borrow money only for permanent land acquisitions that the board determines are urgent. The borrowed money may be used to finance the purchase of both land and perpetual conservation easements, which permanently restrict how a parcel of land is used. GOCO decides whether and when to borrow money, the interest rate and length of borrowing, and which parcels of land to buy with borrowed money.

How does borrowing affect the amount of land that can be purchased? The relationship between the rate of change in land prices and the cost of borrowing determines how much land can be purchased under this proposal. If land prices increase at a faster rate than the interest rate on the borrowed money, borrowing allows GOCO to finance the purchase of more land. If the value of land that is acquired under this proposal declines or increases at a slower rate than the interest rate paid on the bonds, borrowing reduces the amount of land that can be purchased.

Arguments For

- 1) The proposal allows GOCO to respond to urgent land preservation opportunities that might otherwise be lost. GOCO already receives requests for more than three times as much money as it can provide. Also, urgent opportunities may cost more in areas where development pressures and the need for open space are most severe. Without this proposal, GOCO may not have enough money on hand to respond to urgent land preservation opportunities, particularly if several properties come up for sale on short notice.

2) The proposal improves GOCO's ability to help acquire open space today, instead of trying to keep up with future increases in the price of land. If land prices continue to increase, GOCO's dollars will not go as far. Moreover, GOCO helps pay for the preservation of open space with local governments, state agencies, and nonprofit organizations. Giving GOCO the authority to borrow money will allow these entities to protect more open space before prices increase.

3) GOCO is an important component of the state's land preservation efforts, and this proposal provides the agency with another tool for preserving open space. Since its creation, GOCO has helped preserve over 238,000 acres of open space, including 129,000 acres of agricultural land and 47,000 acres for state park and wildlife areas. The more tools that GOCO has available, the better able it is to achieve its goals, especially since lottery revenues fluctuate with jackpot levels and the introduction of new games.

4) The proposal could reduce the cost of long-term agreements to purchase land by allowing GOCO to issue bonds that are exempt from federal and state income tax. The interest rate paid on borrowed money is generally less when the loan is made through tax-exempt bonds.

Arguments Against

1) GOCO already helps buy land at current prices using actual lottery revenues. As of June 2001, GOCO had awarded \$30.8 million more in grants than it received in revenues. Further, with annual lottery receipts of about \$40 million, GOCO has enough money to help acquire land and fulfill its other obligations. The state also has other open space programs in place, such as the income tax credit for conservation easements and the 295,000 acres of state school land set aside for conservation. Finally, giving GOCO the authority to borrow money on a long-term basis conflicts with the termination, unless renewed, of the lottery and is premature because GOCO's only funding source — the lottery — is set to expire in 2009.

2) The law giving GOCO the ability to borrow money does little to protect the public interest. Decisions will be made by an appointed board that is not directly accountable to the voters. The public has only 30 days to file a legal challenge against any activity connected with issuing bonds, even if the bonds are sold through a private sale. The law does not limit the percentage of GOCO's annual budget that can be locked into debt repayment. The proposal may also encourage spending money on land simply because the money is available, even if the land would not be developed anyway.

3) Borrowing money today reduces the amount of money available to address more important needs that may arise in the future. Borrowing is also risky under this proposal because there is no limit on interest rates and land prices might decline or increase more slowly than in recent years. Furthermore, borrowing generally costs more than paying up front because of interest and transaction costs.

4) Reducing the amount of privately owned land may drive up land prices and may increase property taxes paid by private landowners. The federal government and the state already own 42 percent of Colorado's land. Colorado's remaining land should continue to be privately owned for future generations. Given changing circumstances, permanent government restrictions on private land are shortsighted.

Estimate of Fiscal Impact

The proposal authorizes GOCO to issue up to \$115 million in debt, with a maximum repayment cost, including interest, of \$180 million. The term of any debt is limited to 20 years. The proposal does not increase state or local taxes, nor does it affect the amount of taxpayer refunds from either the state or local governments.

Fiscal Year Spending

Table 1 presents the estimated fiscal year spending for the Great Outdoors Colorado Trust Fund for the current year and the actual fiscal year spending for each of the past four years.

Fiscal Year	Fiscal Year Spending (Total Revenue)	Dollar Change from Prior Year	Percent Change from Prior Year
FY2002 (estimated)	\$45,400,000	\$3,905,543	9%
FY2001 (actual)	\$41,494,457	-\$3,964,382	-9%
FY2000 (actual)	\$45,458,839	\$10,929,667	32%
FY1999 (actual)	\$34,529,172	\$7,618,409	28%
FY1998 (actual)	\$26,910,763	\$9,360,450	54%

Referendum A allows GOCO to issue \$115 million in debt, with a maximum repayment cost of \$180 million. Any debt must be repaid within 20 years or within the period of time that the lottery is authorized. The maximum annual district repayment cost is expected to be \$10,556,907, assuming all \$115 million in debt is issued at an interest rate of 4.5 percent and repaid in monthly installments over a 15-year period.

TITLES AND TEXT

AMENDMENT 26 SURPLUS REVENUE TO TEST I-70 FIXED GUIDEWAY

BALLOT TITLE: AN AMENDMENT TO THE COLORADO REVISED STATUTES CONCERNING THE FUNDING OF A TESTING AND PLANNING PROGRAM FOR A HIGH-SPEED FIXED GUIDEWAY TRANSPORTATION SYSTEM, AND, IN CONNECTION THEREWITH, REQUIRING \$50 MILLION OF EXCESS STATE REVENUES COLLECTED DURING THE 2000-2001 STATE FISCAL YEAR TO BE CREDITED TO A NEWLY CREATED FIXED GUIDEWAY TECHNOLOGY DEVELOPMENT FUND; AUTHORIZING THE COLORADO INTERMOUNTAIN FIXED GUIDEWAY AUTHORITY TO EXPEND MONEYS FROM THE FUND UNTIL DECEMBER 31, 2004, TO DESIGN AND TEST A HIGH-SPEED FIXED GUIDEWAY TRANSPORTATION SYSTEM, INCLUDING BUT NOT LIMITED TO A MONORAIL SYSTEM, TO ENSURE REVIEW AND APPROVAL OF THE SYSTEM UNDER FEDERAL SAFETY STANDARDS, AND TO CONDUCT PLANNING STUDIES, INCLUDING STUDIES OF THE DESIGN, FINANCE, CONSTRUCTION, AND OPERATION OF A FIXED GUIDEWAY SYSTEM CONNECTING DENVER INTERNATIONAL AIRPORT AND EAGLE COUNTY AIRPORT; REQUIRING ANY MONEYS IN THE FUND NOT EXPENDED BY THE AUTHORITY TO BE REFUNDED TO THE STATE ON JANUARY 1, 2005; EXEMPTING THE AUTHORITY FROM CONSTITUTIONAL REVENUE AND SPENDING LIMITATIONS; AUTHORIZING THE AUTHORITY TO EXPEND ANY STATE FUNDS THAT IT MAY RECEIVE; AND DELAYING THE TERMINATION OF THE AUTHORITY FROM JANUARY 1, 2004 UNTIL JANUARY 1, 2005.

Text of Proposed Statutory Amendment

Be it Enacted by the People of the State of Colorado:

SECTION 1. Section 32-16-106(1), Colorado Revised Statutes,

TITLES AND TEXT

is amended BY THE ADDITION OF THE FOLLOWING NEW PARAGRAPHS to read:

32-16-106. Board of directors - powers and duties. (1) In addition to any other powers specifically granted to the Board in this article, the Board shall have the following duties and powers:

(1) (1) TO CREATE A FIXED GUIDEWAY DEVELOPMENT FUND TO BE ADMINISTERED BY THE AUTHORITY AND TO BE CALLED THE "FIXED GUIDEWAY TECHNOLOGY DEVELOPMENT FUND" FOR THE PURPOSE OF RECEIVING AND EXPENDING FUNDS FROM THE STATE OF COLORADO PURSUANT TO SUBSECTION (1) (2) BELOW.

(2) TO RECEIVE AND EXPEND FOR ALL LAWFUL PURPOSES A TOTAL OF \$50 MILLION OF EXCESS STATE REVENUES FOR STATE FISCAL YEAR ENDING JUNE 30, 2001, TO BE FUNDED AND DEPOSITED INTO THE FIXED GUIDEWAY TECHNOLOGY DEVELOPMENT FUND NO LATER THAN DECEMBER 31, 2001 AND TO BE EXPENDED BY THE AUTHORITY NO LATER THAN DECEMBER 31, 2004. THE \$50 MILLION OF EXCESS STATE REVENUES ARE A VOTER-APPROVED REVENUE CHANGE FOR STATE FISCAL YEAR ENDING JUNE 30, 2001. ANY MONIES IN THE FIXED GUIDEWAY TECHNOLOGY DEVELOPMENT FUND NOT EXPENDED BY THE AUTHORITY ON JANUARY 1, 2005 SHALL BE REFUNDED TO THE STATE OF COLORADO.

(3) TO EXPEND FUNDS HELD IN THE FIXED GUIDEWAY TECHNOLOGY DEVELOPMENT FUND FOR THE FOLLOWING:

(A) THE DESIGN AND TESTING OF A HIGH-SPEED FIXED GUIDEWAY TRANSPORTATION SYSTEM, CONDUCTED, WITHOUT LIMITATION, AT THE TRANSPORTATION TEST CENTER IN PUEBLO, COLORADO;

(B) TO FACILITATE THE ISSUANCE OF SAFETY STANDARDS AND THE RECEIPT OF A RULE OF PARTICULAR APPLICABILITY FROM THE FEDERAL RAILROAD ADMINISTRATION OR OTHER APPROPRIATE FEDERAL AGENCY; AND

(C) PLANNING STUDIES INCLUDING, BUT NOT LIMITED TO, THE DESIGN, FINANCE, CONSTRUCTION AND OPERATION OF A FIXED GUIDEWAY SYSTEM CONNECTING DENVER INTERNATIONAL AIRPORT AND EAGLE COUNTY AIRPORT.

(m) TO COLLECT, RETAIN AND SPEND ANY AND ALL AMOUNTS RECEIVED BY THE AUTHORITY ANNUALLY FROM ANY REVENUE SOURCE, INCLUDING, BUT NOT LIMITED TO, AMOUNTS RECEIVED AS EXCESS STATE REVENUES, AID, CONTRIBUTIONS, GRANTS AND GIFTS FROM OTHER SOURCES LAWFULLY RECEIVED BY THE AUTHORITY DURING FISCAL YEAR 2001 AND EACH YEAR THEREAFTER FOR AS LONG AS THE AUTHORITY CONTINUES IN EXISTENCE, WITHOUT LIMITATION BY THE REVENUE AND SPENDING LIMITATIONS OF ARTICLE X, SECTION 20 OF THE COLORADO CONSTITUTION.

SECTION 2. Section 32-16-103, Colorado Revised Statutes, is amended BY THE ADDITION OF THE FOLLOWING NEW PARAGRAPH AND LANGUAGE to read:

32-16-103. Definitions. As used in this article, unless the context otherwise requires:

(4) "EXCESS STATE REVENUES" SHALL MEAN THE TOTAL COMBINED AMOUNT OF REVENUES THAT VOTERS STATEWIDE HAVE NOT OTHERWISE, OTHER THAN BY OPERATION OF THIS ACT, AUTHORIZED THE STATE TO RETAIN AND SPEND AND THAT ARE REQUIRED TO BE REFUNDED PURSUANT TO SECTION 20 (7) (d) OF ARTICLE X OF THE STATE CONSTITUTION.

(5) ~~(4)~~ "Fixed guideway system" means a high speed mode of providing transportation for people and goods using fixed guideway technology designed to be compatible with established state and local transportation plans and major investment studies.

(6) ~~(5)~~ "Fixed guideway technology" or "technology" means technology relating to the design, development, and construction of fixed guideways, INCLUDING, WITHOUT LIMITATION, TECHNOLOGY COMMONLY KNOWN AS A MONORAIL. As used in this article, "fixed guideway" has the same meaning as set forth in 49 U.S.C. sec. 5302 (a) (4).

(7) ~~(6)~~ "Territory" means the city and county of Denver, the city of Aurora, and the counties of Clear Creek, Jefferson, Eagle, Garfield, and Summit.

SECTION 3. Repeal. Section 32-16-105(8), Colorado Revised Statutes, is amended to read:

32-16-105. Board of directors - membership - qualifications.

(8) Directors of the board shall receive no compensation for their services but may be reimbursed for their necessary expenses while service as directors of the board ~~but no state funds are authorized to be expended for any purpose.~~

SECTION 4. Repeal. Section 32-16-109(1), Colorado Revised Statutes, is amended to read:

32-16-109. Repeal of article. (1) This article is repealed, effective January 1, ~~2004~~ 2005.

REFERENDUM A
GOCO BONDS FOR OPEN SPACE

BALLOT QUESTION: SHALL THE STATE BOARD OF THE GREAT OUTDOORS COLORADO TRUST FUND DEBT BE INCREASED \$115,000,000, WITH A MAXIMUM REPAYMENT COST OF \$180,000,000, WITH NO INCREASE IN ANY TAXES, FOR THE PURPOSE OF ENHANCING THE GREAT OUTDOORS COLORADO TRUST FUND'S ABILITY TO ADDRESS URGENT AND PERMANENT LAND ACQUISITION PRIORITIES, INCLUDING THE ACQUISITION OF PERPETUAL CONSERVATION EASEMENTS, IN ORDER TO PROTECT THE STATE'S WILDLIFE, PARK, RIVER, TRAIL, AND OPEN SPACE HERITAGE THROUGH THE ISSUANCE OF BONDS, AND SHALL EARNINGS ON THE PROCEEDS OF SUCH BONDS CONSTITUTE A VOTER-APPROVED REVENUE CHANGE?

TITLES AND TEXT

ASAMBLEA GENERAL DE COLORADO

COMITÉ EJECUTIVO

Sen. Stan Matsunaka, Presidente
Rep. Doug Dean, Vicepresidente
Sen. John Andrews
Rep. Dan Grossman
Rep. Lola Spredley
Sen. Bill Thiebaut

PERSONAL

Charles S. Brown, Director
Daniel Chapman, Director
Suplente, Administración
Deborah Godshall, Director
Suplente, Investigación



COMITÉ

Sen. Ken Chlouber
Sen. Mark Hillman
Sen. Doug Linkhart
Sen. Marilyn Musgrave
Sen. Ed Perlmutter
Sen. Terry Phillips
Rep. Rob Fairbank
Rep. Keith King
Rep. Bill Sinclear
Rep. Joe Stengel
Rep. Abel Tapia
Rep. Jennifer Veiga

CONSEJO LEGISLATIVO
SALA 029 CAPITOLIO ESTATAL
DENVER, COLORADO 80203-1784
Correo-E: lcs.ga@state.co.us

(303) 866-3521 FAX: 866-3855 TDD: 866-3472

7 de septiembre de 2001

Estimado Votante de Colorado:

Este folleto le proporciona información sobre dos propuestas de balota que se votarán en las elecciones estatales de este año. El folleto ha sido preparado por el Consejo Legislativo de Colorado, de acuerdo con la Constitución de Colorado y la Ley de Colorado.

El Referéndum A es un asunto referido a los votantes por la legislatura del estado. Durante la sesión legislativa de 2001, la legislatura aprobó el Proyecto de Ley de la Cámara 01-1375, un Proyecto de Ley que asienta las reglas que debe seguir la junta directiva de Great Outdoors Colorado (GOCO) para tomar dinero prestado a fin de ayudar a adquirir tierras. La legislatura somete a los votantes el asunto de que ahora la junta de GOCO puede tomar el dinero prestado. La Enmienda 26 es una ley iniciada que permite el uso de los ingresos estatales excedentes para probar un sistema de deslizadera fija I-70.

El folleto está dividido en dos secciones. La primera sección contiene un análisis de las dos propuestas, incluso una descripción de cada propuesta, argumentos a favor y en contra y un estimado del impacto fiscal. Se ha prestado cuidadosa consideración a los argumentos en un intento para representar imparcialmente ambos aspectos del asunto. El Consejo Legislativo no adopta ninguna posición con respecto a los méritos de las propuestas. La segunda sección del folleto contiene el asunto de balota para el Referéndum A y el título y texto legal de la Enmienda 26.

Atentamente,

Senador Stan Matsunaka
Presidente

ÍNDICE

Enmienda 26

Ingresos excedentes para probar el sistema de deslizadera fija del corredor I-70	18
Antecedentes	18
Argumentos a favor	20
Argumentos en contra	21
Estimado del impacto fiscal	22
Título de la balota y texto del asunto	29

Referéndum A

Bonos GOCO para espacios abiertos	23
Antecedentes	23
Argumentos a favor	24
Argumentos en contra	26
Estimado del impacto fiscal	27
Gastos por ejercicio	27
Asunto de balota	32

Oficinas electorales locales	33
------------------------------------	----

En estas elecciones algunos condados pueden estar usando balotas por correo. Consulte con el secretario y registrador de su condado sobre balotas por correo u otros asuntos electorales. Empezando en la página 33, se presenta una lista de los números de teléfono de las oficinas electorales locales.

ANÁLISIS

Enmienda 26 INGRESOS EXCEDENTES PARA PROBAR EL SISTEMA DE DESLIZADERA FIJA DEL CORREDOR I-70

La enmienda propuesta a los Estatutos Revisados de Colorado:

- ◆ Permite el desembolso de \$50 millones de ingresos estatales excedentes para la planificación y prueba de un sistema de transporte de deslizadera fija para el corredor I-70 que enlaza el Aeropuerto Internacional de Denver y el Aeropuerto del Condado de Eagle; y
- ◆ exime a la Autoridad de la Deslizadera Fija Intermontaña de Colorado de las limitaciones constitucionales sobre ingresos y gastos.

Antecedentes

Ingresos estatales excedentes. La constitución del estado limita el crecimiento anual en la mayoría de los ingresos anuales a la suma de los cambios porcentuales anuales en la inflación y la población. Los ingresos en exceso de dicho límite deben ser reembolsados a los contribuyentes, salvo que los votantes permitan que el estado conserve y gaste todos o una porción de dichos ingresos estatales excedentes. La propuesta pide a los votantes que permitan que la Autoridad de la Deslizadera Fija Intermontaña de Colorado gaste \$50 millones del superávit de \$927 millones del año pasado. El desembolso de estos \$50 millones ocasionaría una reducción de alrededor de \$19 en el reembolso tributario medio estimado de \$221 del contribuyente individual, y de alrededor de \$38 en el reembolso estimado de una pareja de \$442 en 2002.

Estudios de transporte para el corredor intermontaña I-70. En 1998, el Departamento de Transporte de Colorado ha

completado un estudio de estrategias alternativas para aumentar la capacidad de tránsito en el corredor intermontaña I-70. Este estudio inicial recomendó la construcción de un "sistema de deslizadera fija" de alta velocidad, como alternativa a largo plazo para el corredor, además de un programa de mejoras viales adicionales a corto plazo. En 2004, el Departamento de Transporte completará un segundo estudio que evaluará plenamente las opciones de transporte para el corredor I-70 y determinará la solución apropiada para el corredor. Los ejemplos de sistemas de deslizadera fija incluyen ferrocarriles de vía estrecha, ferrocarriles de pasajeros y monorrieles.

La Autoridad de la Deslizadera Fija Intermontaña de Colorado. La legislatura del estado creó la Autoridad de la Deslizadera Fija Intermontaña de Colorado en 1998. Se encargó a la Autoridad la responsabilidad de analizar tecnologías de deslizadera fija y de desarrollar un plan para el diseño, financiación y construcción de un sistema de deslizadera fija en el corredor I-70 desde el Aeropuerto Internacional de Denver (DIA) hasta el Aeropuerto del Condado de Eagle.

La Autoridad evaluó potenciales tecnologías de deslizadera fija y decidió proseguir con la prueba de un sistema de monorriel elevado de alta velocidad que depende de propulsión y frenado magnéticos y está diseñado para subir cuestas pronunciadas a altas velocidades. La propuesta exige el desembolso de los \$50 millones de ingresos excedentes en las pruebas del motor y los vehículos del monorriel y en la verificación de los costos de construcción y operación. La financiación para la construcción de la línea se procuraría más adelante. La propuesta concede a la Autoridad el período de tres años para probar el sistema de monorriel, y las pruebas deben tener lugar en el centro nacional de pruebas de tecnología ferroviaria en Pueblo. Si no se desembolsa la suma completa de \$50 millones antes del 1º de enero de 2005, el saldo debe devolverse al estado.

Si se construye una línea de monorriel, su ruta se tendería entre DIA y el Aeropuerto del Condado de Eagle, con paradas en su ruta a través de Denver metropolitana y a través de las comunidades de montaña a lo largo de la carretera I-70.

En este caso, la Autoridad prevé la construcción del primer segmento de la línea entre DIA y el distrito central de la ciudad de Denver.

La Autoridad es regida por una junta integrada por 12 miembros, designados por el Gobernador, el liderazgo de la legislatura estatal y los órganos directivos de las ciudades y los condados dentro del territorio de la Autoridad: las ciudades de Denver y Aurora, y los condados de Clear Creek, Jefferson, Eagle, Garfield y Summit. La junta se compone de un miembro de la Comisión de Transporte de Colorado y miembros de varias profesiones e industrias, entre ellas las industrias del transporte y el turismo.

Argumentos a favor

1) Las pruebas de la tecnología para un monorraíl podría constituir un primer paso hacia la solución de los problemas de tránsito en el corredor I-70. Los funcionarios de transporte estatales proyectan que dentro de 20 años, los automovilistas enfrentarán un congestionamiento de tráfico de frena y avanza desde Denver hasta Vail, incluso si el estado construye vías adicionales en la carretera I-70. Un monorraíl podría ayudar a eliminar la congestión a menos costo para los contribuyentes y el medio ambiente que la adición de vías de carretera. A plena capacidad, un monorraíl podría transportar hasta 10,000 personas por hora, el equivalente de seis vías en la carretera I-70. Un monorraíl podría ser más limpio, más silencioso, más eficiente y tendría menos impacto en la flora y fauna que el ensanchamiento de la carretera. Podría proporcionar un servicio rápido y cómodo, confiable bajo todas las condiciones climáticas. Las pruebas podrían constituir el primer paso hacia la creación de un método adicional de acceso al esparcimiento y empleo en las montañas.

2) Las pruebas podrán proporcionar la confirmación final de que el sistema de monorraíl propuesto será seguro y confiable para uso en el corredor I-70. El sistema propuesto combina dos tecnologías que nunca se han combinado antes, aunque tanto el tipo de motor como el vehículo del monorraíl se han probado individualmente. Las pruebas adicionales son importantes para

asegurar que el monorriel funcionará debidamente en las cuestas y curvas pronunciadas en el corredor I-70.

3) Las pruebas de la tecnología de monorriel podrían proporcionar un beneficio para Colorado, incluso si nunca se construye el monorriel del corredor I-70. El programa de pruebas podría conducir a un sistema de monorriel nuevo y superior del cual Colorado sería el dueño de los derechos de licencia. Así, el estado podría obtener un beneficio de ser el propietario y de vender la tecnología para el monorriel a organizaciones privadas y gobiernos a nivel mundial, sin importar que se construya o no un monorriel en Colorado. Adicionalmente, esta nueva tecnología de monorriel podría usarse para solucionar problemas de transporte en comunidades en todo el estado de Colorado.

Argumentos en contra

1) Un monorriel podría ser costoso, la mayoría de los habitantes de Colorado posiblemente no se beneficiarán de tenerlo, y es posible que no resuelva los problemas de tránsito en la carretera I-70. No se conoce en definitiva el costo de construcción de un monorriel. El estimado actual asciende a cuatro mil millones de dólares, pero el costo podría ser más elevado. Adicionalmente, un monorriel podría necesitar una cantidad grande de electricidad no disponible actualmente en el corredor I-70. Es posible que muchos coloradeños nunca monten en el monorriel porque podría ser costoso y no proporcionaría acceso directo a los lugares que la gente visita en las montañas. En específico, la mayoría de la gente que vive en los llanos del este, en el sur de Colorado y en la zona montañosa del oeste del estado verán poco beneficio. Los contribuyentes de Colorado podrían gastar miles de millones de dólares en un monorriel que podría no aliviar la congestión y podría operar con pérdidas, lo que exigiría el subsidio continuado de la línea. Las pruebas y la construcción de un monorriel deben ser pagadas por las comunidades turísticas e industrias del turismo que podrían beneficiarse de la instalación.

2) Los contribuyentes de Colorado no deben gastar \$50 millones para probar la tecnología de monorriel cuando no hay garantía de que un monorriel sea la solución recomendada a los

problemas de tránsito del corredor I-70. El Departamento de Transporte de Colorado no completará su estudio de alternativas de transporte hasta 2004. Si recomienda una solución que no sea un monorriel, o si nunca se construye un monorriel, es posible que se desperdicien los \$50 millones. Esta suma de \$50 millones podría usarse más eficazmente para financiar proyectos prioritarios a nivel estatal ya identificados bajo el plan de 20 años de la Comisión de Transporte de Colorado y el Departamento de Transporte de Colorado.

3) Estos \$50 millones constituyen ingresos excedentes que deben ser devueltos a los contribuyentes de Colorado. Ya se prevé que estos reembolsos disminuirán en los años venideros debido a un merma en la economía de Colorado, y el uso de ingresos excedentes para gastos de educación. Los ingresos excedentes serán gastados por una junta designada no directamente responsable ante los votantes. La propuesta no limita la parte de los \$50 millones que podría gastarse para fines administrativos. Adicionalmente, los votantes de Colorado no deben permitir que la Autoridad sea exenta de las limitaciones constitucionales sobre gastos.

Estimado de impacto fiscal

La propuesta solicita la aprobación de los votantes para conservar \$50 millones de ingresos estatales excedentes recaudados durante el último año presupuestario. Bajo las leyes actuales, estos ingresos estatales excedentes deben ser reembolsados a los contribuyentes en 2002. Bajo esta propuesta, los fondos serían transferidos del Fondo General estatal a la Autoridad de la Deslizadera Fija Intermontaña de Colorado. Se calcula que la propuesta ocasionará una reducción media de los reembolsos a contribuyentes de \$19 por persona o de \$38 por pareja en 2002.

Referéndum A

Bonos GOCO para espacios abiertos

El asunto de balota:

- ◆ permite que la junta directiva de Great Outdoors Colorado (GOCO) tome dinero prestado para ayudar a gobiernos municipales, agencias estatales y organizaciones de conservación de tierras sin fines de lucro con la conservación de tierra para espacios abiertos, parques y hábitats de flora y fauna, mediante la emisión de bonos que se reintegrarían de los réditos de la lotería; y
- ◆ limita la cantidad de dinero que GOCO puede tomar prestado a \$115 millones, y el costo de reintegro total, incluso los intereses, a \$180 millones, sin aumento de los impuestos.

Antecedentes

¿Qué es GOCO? El programa Great Outdoors Colorado (GOCO) se creó en 1992 para distribuir una parte de los réditos de la Lotería de Colorado en partes esencialmente iguales a cuatro categorías: flora y fauna, esparcimiento al aire libre, espacios abiertos y proyectos relacionados con gobiernos municipales. GOCO concede subsidios a ciudades y pueblos, distritos de parques y esparcimiento, y organizaciones sin fines de lucro de conservación para la tierra, la División de Parques y Esparcimiento al Aire Libre de Colorado y la División de Flora y Fauna de Colorado. Algunas subvenciones de GOCO se usan para la adquisición de tierras, aunque GOCO no puede adquirir tierras en su propio nombre. GOCO es regido por una junta integrada por 15 miembros designados por el Gobernador y confirmados por el senado estatal.

Bajo la Constitución de Colorado, GOCO recibe el 50 por ciento de los réditos netos de la lotería del estado, hasta un máximo que se ajusta por la inflación cada año. El año pasado,

la parte correspondiente a GOCO de los réditos de la lotería ascendió a \$39.5 millones. Hasta junio de 2001, GOCO ha otorgado subsidios por un importe de \$265.9 millones para 1,678 proyectos en todo el estado.

¿Qué permite esta propuesta de la balota? La propuesta permite que GOCO tome prestado hasta \$115 millones para ayudar a adquirir tierras. El costo de reintegro total sobre el dinero tomado prestado (capital e intereses) no puede exceder \$180 millones. Cualquier fondo tomado en préstamo deben reintegrarse dentro de 20 años de los ingresos de lotería futuros de GOCO.

GOCO sólo podrá tomar dinero prestado para adquisiciones permanentes de tierras que, según determine la junta, sean urgentes.

El dinero prestado puede usarse para financiar la adquisición de tierras y servidumbres de conservación perpetuos, que restringen permanentemente la manera en que se usa una parcela de tierra. GOCO decide si se tomará el dinero prestado, y cuándo se hará, el tipo de interés y la duración del préstamo y las parcelas de tierra que se comprarán con el dinero prestado.

¿Cómo afectan los préstamos a la cantidad de tierra que se puede adquirir? La relación entre el régimen de cambio en los precios de las tierras y el costo de los préstamos determina cuánta tierra puede adquirirse bajo esta propuesta. Si los precios de las tierras aumentan a un régimen más rápido que el tipo de interés sobre el dinero tomado en préstamo, los préstamos permiten que GOCO financie la adquisición de más tierras. Si el valor de las tierras adquiridas bajo esta propuesta disminuye o aumenta más lentamente que el tipo de interés pagado sobre los bonos, los préstamos reducen la cantidad de tierra que puede adquirirse.

Argumentos a favor

1) La propuesta permite que GOCO responda a las oportunidades urgentes de conservación de tierras que de otra manera podrían perderse. GOCO ya recibe solicitudes de más

de tres veces la cantidad de dinero que es capaz de proporcionar. Además, las oportunidades urgentes pueden costar más en las áreas donde las presiones de urbanización y la necesidad de espacios abiertos son más intensas. Sin esta propuesta, es posible que GOCO no tenga el dinero suficiente a mano para responder a las oportunidades urgentes de conservación de la tierra, en especial si varias propiedades se ponen en venta con poco tiempo de preaviso.

2) La propuesta mejora la capacidad de GOCO de ayudar a adquirir espacios abiertos hoy en día, en vez de tratar de mantenerse al día con los futuros aumentos en el precio de las tierras. Si los precios de las tierras siguen aumentando, los dólares a la disposición de GOCO no cubrirán tanto. Además, GOCO ayuda a pagar la conservación de los espacios abiertos en asociación con los gobiernos municipales, agencias estatales y organizaciones sin fines de lucro. Al conceder a GOCO la autoridad de tomar dinero prestado, estas entidades podrán proteger más espacio abierto antes de que aumenten los precios.

3) GOCO es un componente importante de las iniciativas de conservación de las tierras del estado, y esta propuesta proporciona a la agencia otra herramienta para conservar los espacios abiertos. Desde su creación, GOCO ha ayudado a conservar más de 238,000 acres de espacio abierto, incluso 129,000 acres de tierra agrícola y 47,000 acres para parques estatales y áreas de flora y fauna. Mientras más herramientas tenga GOCO a su disposición, mejor será su capacidad de lograr sus objetivos, en especial debido a que los ingresos derivados de la lotería fluctúan con los niveles de los "jackpot" y la introducción de juegos nuevos.

4) La propuesta podría reducir el costo de los convenios de adquisición de tierras a largo plazo, al permitir que GOCO emita bonos exentos de impuestos federales y estatales sobre la renta. Por lo general, el tipo de interés pagado sobre los préstamos es más bajo cuando el préstamo se efectúa a través de bonos exentos de impuestos.

Argumentos en contra

1) GOCO ya ayuda a adquirir tierras a los precios actualmente en vigor, usando ingresos actuales de la lotería. Hasta junio de 2001, GOCO había otorgado \$31.2 millones más en subsidios de lo que había recibido en ingresos. Además, con unos ingresos anuales de la lotería de alrededor de \$40 millones, GOCO cuenta con dinero suficiente para ayudar a adquirir tierras y cumplir sus demás obligaciones. El estado también cuenta con otros programas de espacios abiertos en vigor que ayudan a conservar la tierra, por ejemplo, el crédito de impuestos sobre la renta para servidumbres de conservación, y el programa de fideicomiso custodial territorial de 295,000 acres de tierras de escuelas estatales reservadas para conservación. Por último, conceder a GOCO la autoridad de tomar dinero prestado a largo plazo está en conflicto con la terminación de la lotería, salvo que sea renovada, y es prematuro, ya que la única fuente de financiación de GOCO, o sea la lotería, vencerá en el año 2009.

2) La ley que concede a GOCO la capacidad de tomar dinero prestado no es suficiente para proteger al interés público. Las decisiones serán tomadas por una junta designada sin responsabilidad directa ante los votantes. El público sólo tiene 30 días para entablar una impugnación legal contra cualquier actividad relacionada con la emisión de los bonos, incluso si los bonos se venden a través de una venta privada. La ley no limita el porcentaje del presupuesto anual de GOCO que puede asignarse al reintegro del endeudamiento. Asimismo, la propuesta podría alentar el gasto de dinero en tierras simplemente porque el dinero está disponible, incluso si las tierras no fueran urbanizadas, simplemente porque el dinero está disponible.

3) El tomar dinero prestado hoy reduce la cantidad de dinero disponible para resolver necesidades más importantes que pudieran surgir en el futuro. El tomar dinero prestado también es arriesgado bajo esta propuesta, ya que no hay límite sobre los tipos de interés y los precios de las tierras pueden disminuir o aumentar más lentamente que en años recientes. Adicionalmente, por lo general los préstamos cuestan más que el pago inmediato, debido a los intereses y los costos de la transacción.

4) La reducción de la cantidad de tierras de propiedad privada puede conducir a un alza de los precios de las tierras y puede ocasionar una subida en los impuestos inmobiliarios pagados por los terratenientes privados. Adicionalmente, el gobierno federal y el estado ya son dueños del 42 por ciento de las tierras de Colorado. Las tierras restantes de Colorado deben continuar en manos de entidades privadas para su urbanización por generaciones futuras si así eligen hacerlo. En vista de las cambiantes circunstancias, las restricciones gubernamentales permanentes sobre tierras privadas son cortas de miras.

Estimación del impacto fiscal

La propuesta autoriza a GOCO la emisión de endeudamiento hasta de \$115 millones, con un costo de reintegro máximo, incluso intereses, de \$180 millones. El plazo de cualquier endeudamiento es 20 años. La propuesta no aumenta los impuestos estatales ni municipales, ni tampoco afecta la cantidad de los reembolsos a los contribuyentes del gobierno estatal o los gobiernos municipales.

Gastos por ejercicio

El Cuadro 1 presenta los gastos por ejercicio estimados para el Fondo Fiduciario de Great Outdoors Colorado para cada uno de los últimos cuatro años.

Ejercicio	Gastos por ejercicio (Ingresos totales)	Cambio en dólares del año anterior	Por ciento de cambio de año anterior
FY2002 (estimado)	\$45,400,000	\$3,905,543	9%
FY2001 (actual)	\$41,494,457	-\$3,964,382	-9%
FY2000 (actual)	\$45,458,839	\$10,929,667	32%
FY1999 (actual)	\$34,529,172	\$7,618,409	28%
FY1998 (actual)	\$26,910,763	\$9,360,450	54%

El Referéndum A permite que GOCO emita endeudamiento por la suma de \$115 millones, con un costo de reintegro máximo de \$180 millones. Cualquier endeudamiento debe reintegrarse dentro de 20 años, o dentro del período de vigencia autorizada de la lotería. Se calcula que el costo anual máximo de reintegro por distrito será \$10,556,907, suponiendo que se emita la totalidad del endeudamiento de \$115 millones a un tipo de interés del 4.5 por ciento y se reintegre en cuotas mensuales sobre un período de 15 años.

TÍTULOS Y TEXTO

Enmienda 26

INGRESOS EXCEDENTES PARA PROBAR EL SISTEMA DE DESLIZADERA FIJA DEL CORREDOR I-70

TÍTULOS Y TEXTO

Título de la balota : UNA ENMIENDA A LOS ESTATUTOS REVISADOS DE COLORADO RELACIONADA CON LA FINANCIACIÓN DE UN PROGRAMA DE PRUEBAS Y PLANIFICACIÓN DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE DE DESLIZADERA FIJA DE ALTA VELOCIDAD Y, EN RELACIÓN CON EL MISMO, EXIGIR QUE \$50 MILLONES DE LOS INGRESOS ESTATALES EXCEDENTES RECAUDADOS DURANTE EL EJERCICIO ESTATAL 2000-2001 SE ACREDITEN A UN FONDO NUEVO DE DESARROLLO DE LA TECNOLOGÍA DE DESLIZADERA FIJA; AUTORIZAR A LA AUTORIDAD DE LA DESLIZADERA FIJA INTERMONTAÑA DE COLORADO EL DESEMBOLSO DE SUMAS DE DICHO FONDO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2004 PARA DISEÑAR Y PROBAR UN SISTEMA DE TRANSPORTE DE DESLIZADERA FIJA DE ALTA VELOCIDAD, INCLUSO, PERO SIN LIMITARSE A UN SISTEMA DE MONORRIEL, PARA ASEGURAR LA EVALUACIÓN Y APROBACIÓN DEL SISTEMA BAJO LAS NORMAS DE SEGURIDAD FEDERALES Y PARA LLEVAR A CABO ESTUDIOS DE PLANIFICACIÓN, ENTRE ELLOS ESTUDIOS DE DISEÑO, FINANCIACIÓN, CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE UN SISTEMA DE DESLIZADERA FIJA QUE CONECTA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE DENVER Y EL AEROPUERTO DEL CONDADO DE EAGLE; EXIGIR QUE CUALESQUIER SUMAS EN EL FONDO NO DESEMBOLSADAS POR LA AUTORIDAD SEAN REEMBOLSADAS AL ESTADO EL DÍA 1 DE ENERO DE 2005; EXIMIR A LA AUTORIDAD DE LOS LÍMITES CONSTITUCIONALES SOBRE INGRESOS Y GASTOS; AUTORIZAR A LA AUTORIDAD A DESEMBOLSAR CUALESQUIER FONDOS ESTATALES QUE PUDIERE RECIBIR; Y APLAZAR LA TERMINACIÓN DE LA AUTORIDAD DEL 1º DE ENERO DE 2004 AL 1º DE ENERO DE 2005.

Texto de la enmienda estatutaria propuesta

Promúlguese por el pueblo del Estado de Colorado:

SECCIÓN 1. La Sección 32-16-106(1) de los Estatutos Revisados de Colorado se enmienda mediante LA ADICIÓN DE LOS SIGUIENTES PÁRRAFOS NUEVOS, que rezarán al tenor siguiente:

32-16-106. Junta directiva – facultades y deberes. (1) Además de cualesquier otras facultades específicamente conferidas a la Junta en

el presente artículo, la Junta tendrá los siguientes deberes y facultades:

(l) (1) CREAR UN FONDO DE DESARROLLO DE UNA DESLIZADERA FIJA A SER ADMINISTRADO POR LA AUTORIDAD, Y QUE SE DENOMINARÁ EL "FONDO DE DESARROLLO DE TECNOLOGÍA DE DESLIZADERA FIJA" CON EL FIN DE RECIBIR Y DESEMBOLSAR DINERO DEL ESTADO DE COLORADO CONFORME A LA SUBSECCIÓN (l) (2) A CONTINUACIÓN.

(2) RECIBIR Y DESEMBOLSAR PARA CUALQUIER PROPÓSITO LEGAL UN TOTAL DE \$50 MILLONES DE LOS INGRESOS ESTATALES EXCEDENTES DEL EJERCICIO ESTATAL FINALIZADO EL 30 DE JUNIO DE 2001, QUE SE HABILITARÁN Y SE DEPOSITARÁN EN EL FONDO DE DESARROLLO DE TECNOLOGÍA DE DESLIZADERA FIJA A MÁS TARDAR EL 31 DE DICIEMBRE DE 2001 Y A SER DESEMBOLSADOS POR LA AUTORIDAD A MÁS TARDAR ANTES DEL 31 DE DICIEMBRE DE 2004. LOS \$50 MILLONES DE LOS INGRESOS ESTATALES EXCEDENTES CONSTITUYEN UN CAMBIO DE INGRESOS APROBADO POR LOS VOTANTES PARA EL EJERCICIO ESTATAL FINALIZADO EL 30 DE JUNIO DE 2001. CUALESQUIER SUMAS DE DINERO EN EL FONDO DE DESARROLLO DE TECNOLOGÍA DE DESLIZADERA FIJA NO DESEMBOLSADAS POR LA AUTORIDAD AL 1º DE ENERO DE 2005 SERÁN REEMBOLSADAS AL ESTADO DE COLORADO.

(3) DESEMBOLSAR LAS SUMAS TENIDAS EN EL FONDO DE DESARROLLO DE TECNOLOGÍA DE DESLIZADERA FIJA PARA LOS SIGUIENTES FINES:

(A) EL DISEÑO Y PRUEBA DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE DE DESLIZADERA FIJA DE ALTA VELOCIDAD, LLEVADO A CABO, SIN LIMITACIÓN, EN EL CENTRO DE PRUEBAS DE TRANSPORTE EN PUEBLO, COLORADO;

(B) FACILITAR LA EMISIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD Y EL RECIBO DE UN DICTAMEN DE APLICABILIDAD ESPECÍFICA DE LA ADMINISTRACIÓN FERROVIARIA FEDERAL U OTRA AGENCIA FEDERAL APROPIADA; Y

(C) ESTUDIOS DE PLANIFICACIÓN, INCLUSO, PERO SIN LIMITARSE AL DISEÑO, FINANCIACIÓN, CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE UN SISTEMA DE DESLIZADERA FIJA QUE CONECTA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE DENVER CON EL AEROPUERTO DEL CONDADO DE EAGLE.

(m) RECAUDAR, CONSERVAR Y DESEMBOLSAR TODAS Y CUALESQUIER SUMAS RECIBIDAS POR LA AUTORIDAD ANUALMENTE DE CUALQUIER FUENTE DE INGRESOS, INCLUSO, PERO SIN LIMITARSE A LAS SUMAS RECIBIDAS COMO INGRESOS ESTATALES EXCEDENTES, SUBSIDIOS, CONTRIBUCIONES, SUBVENCIÓNES Y DONACIONES DE OTRAS FUENTES, LEGALMENTE RECIBIDOS POR LA AUTORIDAD DURANTE EL EJERCICIO 2001 Y CADA AÑO POSTERIORMENTE MIENTRAS LA AUTORIDAD PERMANEZCA EN EXISTENCIA, SIN LIMITACIÓN BAJO LAS LIMITACIONES DE INGRESOS Y GASTOS DEL ARTÍCULO X, SECCIÓN 20 DE LA CONSTITUCIÓN ESTATAL DE COLORADO.

SECCIÓN 2. La Sección 32-16-103, de los Estatutos Revisados de Colorado se enmienda mediante LA ADICIÓN DEL SIGUIENTE PÁRRAFO Y TEXTO NUEVO, que reza á al tenor siguiente:

32-16-103. Definiciones. Según se usa en el presente artículo y salvo que el contexto exija de otra manera:

(4) "INGRESOS ESTATALES EXCEDENTES" SIGNIFICARÁ EL IMPORTE TOTAL COMBINADO DE LOS INGRESOS QUE LOS VOTANTES, POR MEDIOS QUE NO SEAN LA OPERACIÓN DE LA PRESENTE LEY, NO HAYAN AUTORIZADO AL ESTADO A CONSERVAR Y DESEMBOLSAR Y QUE DEBEN SER REEMBOLSADOS CONFORME A LA SECCIÓN 20 (7) (d) DEL ARTÍCULO X DE LA CONSTITUCIÓN ESTATAL.

(5) ~~(4)~~ "Sistema de deslizadera fija " significa un modo de alta velocidad de proporcionar transporte para personas y mercancías, usando la tecnología de deslizadera fija diseñada para ser compatible con planes de transporte estatales y locales establecidos y grandes estudios de inversión.

(6) ~~(5)~~ "Tecnología de deslizadera fija " o "tecnología" significa la tecnología relacionada con el diseño, desarrollo y construcción de deslizaderas fijas, INCLUSO, PERO SIN LIMITARSE A LA TECNOLOGÍA CONOCIDA COMÚNMENTE COMO UN MONORRIEL. Según se usa en este artículo, el término "deslizadera fija" tiene el mismo significado contemplado en 49 U.S.C. sec. 5302 (a) (4).

(7) ~~(6)~~ "Territorio" significa la ciudad y el condado de Denver, la ciudad de Aurora y los condados de Clear Creek, Jefferson, Eagle, Garfield y Summit.

SECCIÓN 3. Revocación. La Sección 32-16-105(8) de los Estatutos Revisados de Colorado se enmienda para que rece al tenor siguiente:

32-16-105. Junta Directiva – miembros - calificaciones. (8) Los Directores de la Junta no recibirán compensación por sus servicios pero podrán ser reembolsados por sus gastos necesarios durante su servicio como directores de la junta ~~pero no se autoriza el desembolso de fondos estatales algunos para ningún propósito.~~

SECCIÓN 4. Revocación. La Sección 32-16-109 (1) de los Estatutos Revisados de Colorado se enmienda para que rece al tenor siguiente:

32-16-109. Revocación de artículo. (1) El presente artículo queda revocado a partir del 1º de enero de ~~2004~~ 2005.

Referéndum A
Bonos GOCO para espacios abiertos

ASUNTO DE BALOTA: ¿DEBE AUMENTARSE EL ENDEUDAMIENTO DE LA JUNTA ESTATAL DEL FONDO FIDUCIARIO GREAT OUTDOORS COLORADO EN \$115,000,000, CON UN COSTO DE REINTEGRO MÁXIMO DE \$180,000,000, SIN AUMENTO DE NINGÚN IMPUESTO, PARA EL FIN DE MEJORAR LA CAPACIDAD DEL FONDO FIDUCIARIO GREAT OUTDOORS COLORADO DE RESOLVER PRIORIDADES URGENTES Y PERMANENTES DE ADQUISICIÓN DE TIERRAS, INCLUSO LA ADQUISICIÓN DE SERVIDUMBRES DE CONSERVACIÓN PERPETUOS, A FIN DE PROTEGER LA HERENCIA DE FLORA Y FAUNA, PARQUES, RÍOS, Y SENDEROS Y ESPACIOS ABIERTOS DEL ESTADO, MEDIANTE LA EMISIÓN DE BONOS, Y DEBEN LAS GANANCIAS SOBRE LOS RÉDITOS DE DICHS BONOS CONSTITUIR UN CAMBIO DE INGRESOS APROBADO POR LOS VOTANTES?

LOCAL ELECTION OFFICES
Offices of the County Clerks and Recorders

OFICINAS ELECTORALES LOCALES
Oficinas de los Secretarios y Registradores de Condados

Adams	450 S. Fourth Ave., Brighton, CO 80601-3195	(303) 654-6020
Alamosa	402 Edison Ave., Alamosa, CO 81101-0630	(719) 589-6681
Arapahoe	5334 S. Prince St., Littleton, CO 80166-0211	(303) 795-4511
Archuleta	449 San Juan, Pagosa Springs, CO 81147-2589	(970) 264-5633
Baca	741 Main St., Springfield, CO 81073	(719) 523-4372
Bent	725 Bent, Las Animas, CO 81054-0350	(719) 456-2009
Boulder	1750 33 rd St., Boulder, CO 80301	(303) 413-7770
Chaffee	104 Crestone Ave., Salida, CO 81201-0699	(719) 539-4004
Cheyenne	P.O. Box 567, Cheyenne Wells, CO 80810-0567	(719) 767-5685
Clear Creek	405 Argentine St., Georgetown, CO 80444-2000	(303) 679-2339
Conejos	6683 County Road 13, Conejos, CO 81129-0127	(719) 376-5422
Costilla	416 Gasper St., San Luis, CO 81152-0308	(719) 672-3301
Crowley	110 E. Sixth St., Ordway, CO 81063	(719) 267-4643
Custer	205 S. Sixth St., Westcliffe, CO 81252-0150	(719) 783-2441
Delta	501 Palmer #211, Delta, CO 81416	(970) 874-2150
Denver	1437 Bannock St. #200, Denver, CO 80202	(720) 865-8400
Dolores	409 N. Main St., Dove Creek, CO 81324-0058	(970) 677-2381
Douglas	301 Wilcox St., Castle Rock, CO 80104	(303) 660-7442
Eagle	500 Broadway, Eagle, CO 81631-0537	(970) 328-8710
Elbert	P. O. Box 37, Kiowa, CO 80117-0037	(303) 621-3116
El Paso	200 S. Cascade, Colorado Springs, CO 80903	(719) 520-6222
Fremont	615 Macon Ave. #100, Canon City, CO 81212	(719) 276-7330
Garfield	109 Eighth St. #200, Glenwood Spgs, CO 81601	(970) 945-2377
Gilpin	203 Eureka St., Central City, CO 80427-0429	(303) 582-5321
Grand	308 Byers Ave., Hot Sulphur Springs, CO 80451	(970) 725-3347
Gunnison	221 N. Wisconsin, Suite C, Gunnison, CO 81230	(970) 641-1516
Hinsdale	317 N. Henson St., Lake City, CO 81235-0009	(970) 944-2228
Huerfano	401 Main St. Ste 204, Walsenburg, CO 81089	(719) 738-2380
Jackson	396 La Fever St., Walden, CO 80480-0337	(970) 723-4334
Kiowa	1305 Goff St., Eads, CO 81036-0037	(719) 438-5421

Jefferson	100 Jefferson County Parkway #2560 Golden, CO 80419-2560	(303) 271-8111
Kit Carson	251 16th St., Burlington, CO 80807-0249	(719) 346-8638
Lake	505 Harrison Ave., Leadville, CO 80461-0917	(719) 486-1410
La Plata	1060 Second Ave., Durango, CO 81301	(970) 382-6297
Larimer	200 W. Oak St., Ft. Collins, CO 80522	(970) 498-7862
Las Animas	200 S Maple St. Rm 205, Trinidad, CO 81082	(719) 846-3314
Lincoln	103 Third Ave., Hugo, CO 80821-0067	(719) 743-2444
Logan	315 Main St., Sterling, CO 80751-4357	(970) 522-1544
Mesa	2424 Highway 6 & 50 Unit 414 Grand Junction, CO 81505	(970) 244-1662
Mineral	1201 N. Main St., Creede, CO 81130	(719) 658-2440
Moffat	221 W. Victory Way, Craig, CO 81625	(970) 824-9104
Montezuma	109 W. Main St. Room 108, Cortez, CO 81321	(970) 565-3728
Montrose	320 S. First St., Montrose, CO 81401	(970) 249-3362
Morgan	231 Ensign, Ft. Morgan, CO 80701-1399	(970) 542-3521
Otero	13 W. Third St., La Junta, CO 81050-0511	(719) 383-3020
Ouray	541 Fourth St., Ouray, CO 81427	(970) 325-4961
Park	501 Main St., Fairplay, CO 80440-0220	(719) 836-4333
Phillips	221 S. Interocean Ave., Holyoke, CO 80734	(970) 854-3131
Pitkin	530 E. Main St. #101, Aspen, CO 81611	(970) 920-5180
Prowers	301 W. Main St., Lamar, CO 81052-0889	(719) 336-8011
Pueblo	215 W. 10th St., Pueblo, CO 81003-2992	(719) 583-6520
Rio Blanco	555 Main St., Meeker, CO 81641-1067	(970) 878-5068
Rio Grande	965 Sixth St., Del Norte, CO 81132-0160	(719) 657-3334
Routt	522 Lincoln Ave. Steamboat Springs, CO 80477-3598	(970) 870-5556
Saguache	501 Fourth St., Saguache, CO 81149-0176	(719) 655-2512
San Juan	1557 Green St., Silverton, CO 81433-0466	(970) 387-5671
San Miguel	305 W. Colorado Ave., Telluride, CO 81435-0548	(970) 728-3954
Sedgwick	315 Cedar, Julesburg, CO 80737	(970) 474-3346
Summit	208 E. Lincoln, Breckenridge, CO 80424-1538	(970) 453-3475
Teller	101 W. Bennett Ave., Cripple Creek, CO 80813	(719) 689-2951
Washington	150 Ash, Akron, CO 80720	(970) 345-6565
Weld	1402 N. 17th Ave., Greeley 80632	(970) 353-3840
Yuma	310 Ash St., Wray, CO 80758-0426	(970) 332-5809