



Gondola Subcommittee: Meeting Summary

Monday, December 15, 2025

Item 1: Call to Order, Determination of Quorum and Agenda Review

The meeting was called to order and a quorum was determined at 3:03 p.m. The meeting attendees were:

SUBCOMMITTEE MEMBERS PRESENT:

- Town of Telluride (TOT):
 - Ashley Von Spreeken
 - Meehan Fee
- Mountain Village Entity (TMV):
 - Harvey Mogenson
 - Jim Royer
- San Miguel Authority for Regional Transportation (SMART):
 - David Averill
- San Miguel County
 - Mike Bordogna
- Telluride Ski and Golf (TSG)
 - John Miller

OTHERS PRESENT:

- TOT: Zoe Dohnal, Hayden Brodowsky
- TMV: Jim Loebe, Paul Wisor, Lizbeth Lemley
- TMVOA: Anton Benitez, Allen Watson, Patrick Latcham
- AECOM: Ed Parks, Chrissy Breit
- SE Group: Pete Williams
- GBSM: Miles Graham, Mavis Fitzgerald
- Hilltop Securities: Matte Prodanovic

Item 2: Approval of November Gondola Subcommittee Meeting Summary

On motion, the November meeting minutes were unanimously approved as presented.

Item 3: Project Development Updates & 2025 Accomplishments

The Gondola Subcommittee meeting reviewed 2025 project accomplishments and discussed project benefits and value drivers. The group discussed upcoming changes in membership, including member departures and the addition of new representatives



from the Telluride Town Council. It was announced that the subcommittee would continue to meet on the third Monday of each month and highlighted the need for a new resolution of governance starting in January. The meeting reviewed the progress and highlights of 2025, including over 50 public meetings, updates to the IGA, and ongoing planning for the gondola project.

Item 4: Project Benefits & Value Drivers

The substantial economic, environmental, and public safety benefits of the gondola were highlighted. And the need for a new system to address capacity issues and improve accessibility was emphasized. The group discussed the challenges with the current system and the cost-effectiveness of the proposed new system, with leadership confirming the chosen path as the most beneficial for investment.

Item 5: Updated Planning Costs & Funding Estimates

Review of 2025 Project Development Timeline

The 2025 project development (pre-construction) timeline was discussed, it was emphasized that cost estimates are preliminary (planning level) and will continue to evolve. Project elements were presented with an emphasis on the distinction between Project A (baseline transit function) and Project B (terminal and station area amenities, local jurisdictions' responsibility). The cost estimating methodology involved analysis for all stations and project elements in relation to FTA's standard cost categories, which will provide consistency as the project is positioned to seek entrance into FTA's CIG Core Capacity Program.

Gondola Project Planning Level Cost Estimation

The team discussed the planning level cost estimates for the gondola project, explaining that they are working from FTA-defined cost categories and have included a 40% contingency due to the project being at the 15-20% design level (FTA Requirement for CIG). It was acknowledged that system expectations have evolved, the desired design capacity increased from 1,200 people per hour in initial 2022 estimates to 1,800 people per hour on opening day of a new system, with a maximum design capacity of 3,000 people per hour, commensurate with anticipated future growth and demand.

Station Cost Estimates and Contingencies

The team discussed planning level cost estimates for all station locations (Telluride, San Sophia, and the Mountain Village), focusing on the variability and uncertainty at this point in the process due to being at the 15% design level. Planning level cost estimates for two terminal scenarios in Mountain Village were also discussed, with combined terminals costing \$41-\$50 million compared to separate terminals at \$27-\$33 million due to building reconstruction. Project A's total planning level cost range is \$135-\$187

million, which includes maintenance facilities and an anticipated cost escalation to reflect inflation between now and 2031, as well as the FTA required contingency of 40%. It was emphasized that the range in the planning cost estimate is not about choosing different types of project elements, but about the engineering work that is still to be done. There was also a question on whether a secondary maintenance facility would be needed if terminals 4 and 5 were combined, noting that building a larger facility at San Sophia might not be less expensive than adding a facility at the Market Station. The team also discussed specific concerns about the San Sophia station, including questions about the existing structure and the steep breakover point. These are all issues that will be further explored in 2026.

Project Cost Estimates and Contingency

The group discussed planning level cost estimates for Project A, with a range of \$135-\$187 million presented, that is not a menu of options but rather a reflection of the current 15% engineering level and of the project and the required FTA contingency of 40% at this stage. The discussion included Project B components, which local jurisdictions will be responsible for advancing. Both Project A and Project B require ongoing engineering work and vision development. Participants noted uncertainty around capital costs and emphasized the importance of coordinating with FTA to clarify funding eligibility and Buy America requirements.

Gondola Project Variables

The group discussed key variables for the gondola project, including:

- **Capital Cost:** Costs associated with “Project A” infrastructure can vary based on the funding source due to additional federal regulations and requirements that locally funded projects may not need to meet.
- **Federal Funding Eligibility:** Transit system competitiveness for federal funding may depend on operational design (combined or separate Stations 4 & 5) to be considered a single line and eligible.
- **Buy America:** Federally funded projects require Buy America components that would likely increase costs, could limit vendor options, and increase the project duration.
- **Phasing & Timeline:** Environmental review and documentation, as well as contracting and construction material requirements associated with federally funded projects may extend the project timeline and have less flexible phasing.

It was explained that while the goal is to complete construction in one summer, this will be explored in 2026 with a selected gondola vendor.



Gondola Project Funding Strategy

The group discussed funding options for the project, a spectrum of funding possibilities ranging from 100% local funding to a 50-50 Federal grant (CIG) split was presented. It was clarified that the FTA CIG Program requires 30% of the total project cost in local funding to be committed during project development. An update on local funding was presented, noting that SMART has collected about \$5.5 million so far this year in 3A revenues, slightly behind projections, but still aiming for \$15-\$16 million in total by the end of 2027 that would be available towards the capital project local funding. The group agreed that local governments need to start work on local funding commitments in parallel with ongoing project refinement work in 2026.

Next Steps

The next steps for 2026 were outlined including advancing procurement of a gondola vendor to move forward 30% design required for FTA CIG Project Development, continued project design and engineering, refining key project decisions, and updating cost estimates as the project is further refined. The group agreed to continue meeting on the third Monday of the month and to have further discussions on grant strategy and local funding contributions in January, with an update to the leadership committee in February.

Item 6: **New Business / Other Business**
No new/other business

Item 7: **Public Comment**
There was no public comment.

Item 8: The meeting was adjourned at 4:36 p.m.

Subcomité de Góndola: Orden del día

Lunes, 15 de diciembre de 2025

Punto 1: Apertura de la sesión, determinación del quórum y revisión del orden del día La sesión se abrió y se determinó el quórum a las 15:03 h. Los asistentes a la reunión fueron:

MIEMBROS DEL SUBCOMITÉ PRESENTES:

- Municipio de Telluride (TOT):
 - Ashley Von Sprecken
 - Meehan Fee
- Entidad de Mountain Village (TMV):
 - Harvey Mogenson
 - Jim Royer
- Autoridad de Transporte Regional de San Miguel (SMART):
 - David Averill
- Condado de San Miguel
 - Mike Bordogna
- Telluride Ski and Golf (TSG)
 - John Miller

OTROS PRESENTES:

- TOT: Zoe Dohnal, Hayden Brodowsky
- TMV: Jim Loebe, Paul Wisor, Lizbeth Lemley
- TMVOA: Anton Benitez, Allen Watson, Patrick Latcham
- AECOM: Ed Parks, Chrissy Breit
- SE Group: Pete Williams
- GBSM: Miles Graham, Mavis Fitzgerald
- Hilltop Securities: Matte Prodanovic

Punto 2: Aprobación del resumen de la reunión del Subcomité de Góndolas de noviembre

Tras una moción, se aprobaron por unanimidad las actas de la reunión de noviembre tal como se presentaron.

Punto 3: Actualizaciones del desarrollo del proyecto y logros de 2025

La reunión del Subcomité de Góndola revisó los logros del proyecto de 2025 y analizó los beneficios y los generadores de valor del proyecto. El grupo debatió los próximos cambios en la composición del subcomité, incluyendo la salida de algunos miembros y la incorporación de nuevos representantes del Consejo Municipal de Telluride. Se anunció que el subcomité continuará reuniéndose el tercer lunes de cada mes y se destacó la necesidad de una nueva resolución de gobernanza a partir de enero. En la reunión se revisaron los avances y los aspectos más destacados de 2025, incluidas más de 50 reuniones públicas, actualizaciones del IGA y la planificación continua del proyecto de la góndola.

Punto 4: Beneficios del proyecto y generadores de valor

Se destacaron los importantes beneficios económicos, ambientales y de seguridad pública del Góndola. Asimismo, se hizo hincapié en la necesidad de un nuevo sistema para solucionar los problemas de capacidad y mejorar la accesibilidad. El grupo debatió los desafíos del sistema actual y la rentabilidad del nuevo sistema propuesto, y la dirección confirmó que la opción elegida es la más beneficiosa en términos de inversión.

Punto 5: Costos de planificación y estimaciones de financiación actualizados

Revisión del cronograma de desarrollo del proyecto para 2025

Se debatió el cronograma de desarrollo del proyecto (fase de preconstrucción) para 2025, y se hizo hincapié en que las estimaciones de costos son preliminares (a nivel de planificación) y seguirán evolucionando. Se presentaron los elementos del proyecto, destacando la distinción entre el Proyecto A (función básica de transporte público) y el Proyecto B (servicios de la terminal y el área de la estación, responsabilidad de las jurisdicciones locales). La metodología de estimación de costos incluyó un análisis de todas las estaciones y elementos del proyecto en relación con las categorías de costos estándar de la FTA, lo que garantizará la coherencia a medida que el proyecto se

prepare para solicitar su inclusión en el Programa de Capacidad Central del CIG de la FTA.

Estimación de costos a nivel de planificación del proyecto del Gondola

El equipo analizó las estimaciones de costos a nivel de planificación para el proyecto del gondola, explicando que se basan en las categorías de costos definidas por la FTA (Administración Federal de Tránsito) y que han incluido una reserva para imprevistos del 40% debido a que el proyecto se encuentra en la fase de diseño del 15-20% (requisito de la FTA para el programa CIG). Se reconoció que las expectativas del sistema han evolucionado y que la capacidad de diseño deseada ha aumentado de 1200 personas por hora en las estimaciones iniciales de 2022 a 1800 personas por hora para el día de la inauguración del nuevo sistema, con una capacidad de diseño máxima de 3000 personas por hora, acorde con el crecimiento y la demanda previstos en el futuro.

Estimaciones de costos y contingencias de las estaciones

El equipo analizó las estimaciones de costos a nivel de planificación para todas las ubicaciones de las estaciones (Telluride, San Sophia y Mountain Village), centrándose en la variabilidad e incertidumbre en esta etapa del proceso, dado que el diseño se encuentra al 15%. También se analizaron las estimaciones de costos a nivel de planificación para dos escenarios de terminales en Mountain Village: terminales combinadas con un costo de entre 41 y 50 millones de dólares, en comparación con terminales separadas con un costo de entre 27 y 33 millones de dólares, debido a la reconstrucción de los edificios. El rango de costos totales a nivel de planificación del Proyecto A es de entre 135 y 187 millones de dólares, lo que incluye las instalaciones de mantenimiento y una previsión de aumento de costos para reflejar la inflación entre la actualidad y 2031, así como la contingencia del 40% exigida por la FTA (Administración Federal de Tránsito). Se hizo hincapié en que el rango en la estimación de costos de planificación no se debe a la elección de diferentes tipos de elementos del proyecto, sino al trabajo de ingeniería que aún está pendiente. También se planteó la pregunta de si sería necesaria una instalación de mantenimiento secundaria en caso de que se combinaran las terminales 4 y 5, señalando que construir una instalación más grande en San Sophia

podría no ser menos costoso que añadir una instalación en la estación Market. El equipo también abordó preocupaciones específicas sobre la estación de San Sophia, incluyendo preguntas sobre la estructura existente y el punto de inflexión de la pendiente. Todos estos aspectos se explorarán con mayor detalle en 2026.

Estimaciones de costos del proyecto y margen de contingencia

El grupo debatió las estimaciones de costos a nivel de planificación para el Proyecto A, con un rango de entre 135 y 187 millones de dólares. Este rango no representa un conjunto de opciones, sino que refleja el nivel actual de ingeniería del 15% y el margen de contingencia del 40% exigido por la Administración Federal de Tránsito (FTA) en esta etapa del proyecto. La discusión incluyó los componentes del Proyecto B, cuya ejecución será responsabilidad de las jurisdicciones locales. Tanto el Proyecto A como el Proyecto B requieren trabajo de ingeniería continuo y el desarrollo de una visión a largo plazo. Los participantes señalaron la incertidumbre en torno a los costos de capital y enfatizaron la importancia de coordinar con la FTA para aclarar la elegibilidad de la financiación y los requisitos de la ley Buy America.

Variables del proyecto del Góndola

El grupo debatió las variables clave del proyecto del góndola, entre las que se incluyen:

- Costo de capital: Los costos asociados a la infraestructura del “Proyecto A” pueden variar según la fuente de financiación, debido a las regulaciones y requisitos federales adicionales que los proyectos financiados localmente no tienen que cumplir.
- Elegibilidad para financiación federal: La competitividad del sistema de transporte público para obtener financiación federal puede depender del diseño operativo (estaciones 4 y 5 combinadas o separadas) para que se considere una sola línea y sea elegible.
- Ley Buy America: Los proyectos financiados con fondos federales requieren componentes fabricados en Estados Unidos, lo que probablemente aumentaría los costos, limitaría las opciones de proveedores y prolongaría la duración del proyecto.

- Fases y cronograma: La revisión y la documentación ambiental, así como los requisitos de contratación y materiales de construcción asociados a los proyectos financiados con fondos federales, pueden extender el cronograma del proyecto y hacer que las fases sean menos flexibles.

Se explicó que si bien el objetivo es completar la construcción en un verano, esto se explorará en 2026 con un vendedor de góndolas seleccionado.

Estrategia de Financiamiento del Proyecto Gondola

El grupo discutió las opciones de financiamiento para el proyecto y se presentó un espectro de posibilidades que van desde un financiamiento local al 100% hasta una subvención federal (CIG) dividida al 50%. Se aclaró que el Programa CIG de la FTA exige que el 30 % del costo total del proyecto se financie con fondos locales durante la fase de desarrollo. Se presentó una actualización sobre la financiación local, indicando que SMART ha recaudado aproximadamente 5,5 millones de dólares en ingresos 3A en lo que va de año, una cifra ligeramente inferior a las previsiones, pero que aún aspira a alcanzar entre 15 y 16 millones de dólares a finales de 2027, que estarían disponibles para la financiación local del proyecto de infraestructura. El grupo acordó que los gobiernos locales deben comenzar a trabajar en los compromisos de financiación local en paralelo con el trabajo de perfeccionamiento del proyecto que se llevará a cabo en 2026.

Próximos pasos

Se describieron los próximos pasos para 2026, incluyendo avanzar en la adquisición de un proveedor de góndolas para avanzar el 30 % del diseño requerido para el desarrollo del proyecto FTA CIG, continuar con el diseño y la ingeniería del proyecto, refinar las decisiones clave del proyecto y actualizar las estimaciones de costos a medida que se perfecciona el proyecto. El grupo acordó seguir reuniéndose el tercer lunes de cada mes y mantener nuevas conversaciones sobre la estrategia de subvenciones y las contribuciones de financiación local en enero, con una actualización para el comité directivo en febrero.

Punto 6: Asuntos nuevos / Otros asuntos

No hay asuntos nuevos ni otros asuntos.

Punto 7: Comentarios del público

No hubo comentarios del público.

Punto 8: La reunión se levantó a las 16:36.