

EL PLAN DE TRANSPORTACIÓN DE LA REGIÓN CAPITOL

- RESUMEN EJECUTIVO -

Una guía para inversiones en transportación hasta el año 2035



El Plan de Transportación de la Región Capitol define un programa comprensible para reformar nuestro sistema de transportación para cubrir las necesidades de transporte hasta en año 2030. Es un plan de sistemas por niveles que incluye normas generales de política. Define las mayores necesidades de la Región, identifica cuales son los problemas de la Región de mayor prioridad y recomienda cómo la Región debe invertir sus fondos limitados de capital.

El Plan del Transporte reafirma el compromiso del Consejo con las políticas establecidas en las ediciones anteriores, incluyendo un mejor sistema de tránsito, mejores sistemas para bicicletas y para peatones, el compromiso de enlazar el uso de la tierra y la planeación del transporte, el apoyo al Aeropuerto Internacional de Bradley, el compromiso con un

programa de planificación de cargas y la continuación de nuestro programa para atender los temas relacionados con la justicia ambiental.

Las metas bajas las cuales se basan todas las otras recomendaciones son:

- **proporcionar más y mejores opciones para viajar y**
- **enfatar en una mejor administración y operaciones para la construcción de nuevas carreteras**

Este Plan ha sumado recomendaciones del Plan Regional para Peatones y del Estudio de la Carretera Day Hill, y ha modificado las recomendaciones relacionadas con la Ruta 6.

Por ultimo, el Plan responde a varios nuevos requisitos que forman parte de la última legislación federal del transporte:

- consultar con las agencias locales y Estatales para asegurar que haya coherencia entre el uso de la tierra y los planes para el transporte,
- describir las actividades de disminución ambiental, si es que hay algunas,
- enfatizar el manejo y operaciones, inclusive el manejo de la congestión y
- enfatizar la seguridad y apoyar el Plan Estatal de Estrategias de Seguridad en las Autopistas.

El Resumen Ejecutivo sirve como un bosquejo de los temas, las políticas y recomendaciones que comprenden el Plan de Transportación de la Región Capitol. Se pueden encontrar más detalles y una mayor elaboración del tema en el documento completo que se puede obtener en las oficinas de CRCOG llamando al 860-522-2217, o bajándolo de la Página sobre Transportación en la página web de CRCOG: www.crcog.org/transportation.htm.

Capitol Region Council of Governments

Traducido por el CT Puerto Rican Forum, Inc.

Adoptado: Abril 25, 2007

1. LA CONEXIÓN DEL USO DE LA TIERRA CON LA TRANSPORTACIÓN



El Plan Regional sobre el Transporte del 2007 continúa enlazando la planeación del uso de la tierra con la planeación del transporte. Como un paso para lograr el enlace, este Plan fue revisado y se determinó que era tanto coherente como sustentador de los planes Estatales y regionales para el uso de la tierra.

Los beneficios del manejo conjunto de la planeación del transporte y el uso de la tierra son muchos y pueden ayudar a lograr las metas de ambos procesos de planeamiento. A continuación está la lista de las recomendaciones que pueden ayudar a lograr las metas para conectar mejor el uso de la tierra y el plan de transporte.

1. **Apoyar las metas para una comunidad habitable**, en todos los niveles del proceso de planeación mediante:

- el apoyo al crecimiento económico que desarrolla las inversiones pasadas y conserva la tierra de primera para el cultivo y los espacios abiertos,
- el apoyo de la construcción de comunidades que facilitan una alta calidad de vida para sus residentes,
- el fortalecimiento de un sentido de comunidad mediante diseños físicos y mayor participación ciudadana,
- el ceñimiento a una planeación con contexto consiente de los principios del diseño,
- ponerle énfasis al desarrollo de “calles completas” que le sirvan a todos los usuarios de la red de transporte,
- continuar incluyendo el elemento fuerte del uso de la tierra en los estudios de corredor de CRCOG, y
- proveer oportunidades de entrenamiento en las políticas, técnicas y prácticas que ayudan a lograr estas metas.

2. **Continuar trabajando en el uso de la tierra del Estado y las agencias ambientales en temas de interés mutuo.**

3. **Apoyar las metas del Plan Regional de Conservación y Desarrollo**, especialmente:

- apoyando el desarrollo económico y la inversión en transporte en los seis Centros Regionales de Crecimiento.
- apoyando la revitalización de Hartford y los centros urbanos más antiguos.
- apoyando la conservación del carácter de la comunidad y los recursos naturales.
- apoyando más opciones (de transporte) para diferentes necesidades.

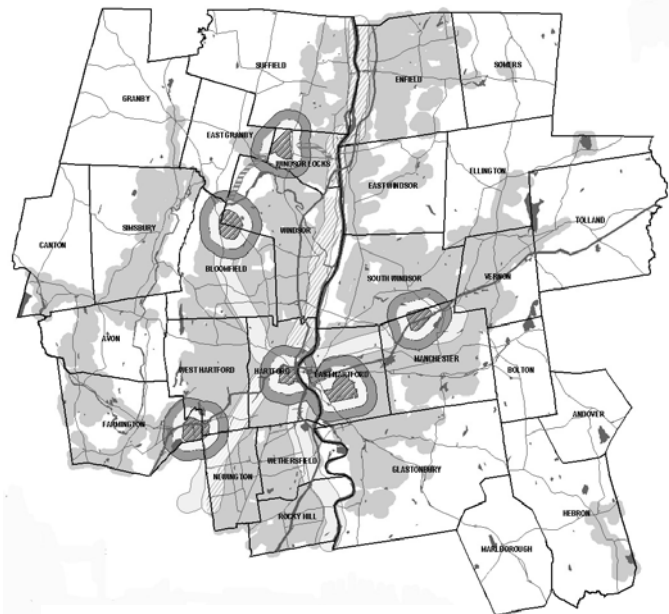
4. **Continuar la coordinación de planes entre los departamentos de Transporte y Desarrollo Comunitario de CRCOG.**

5. **Evitar en lo posible, las áreas referentes al medio ambiente.** Investigar las medidas para el mejoramiento cuando sea necesario.

6. **Apoyar el desarrollo orientado hacia el tránsito (TOD)** según la descripción en la sección sobre el Tránsito.

7. **Continuar con los programas de manejo de acceso regionales, según la recomendación en la sección de Sistema de Autopistas.**

8. **Mejorar el modelo de CRCOG para predecir viajes mediante.**



Centros de Crecimiento Regional

2. SISTEMA DE TRÁNSITO



El automóvil privado no es la única forma de transporte en la Región Capitol. Modos alternos de transporte incluyen los servicios locales y expresos de autobuses, los servicios paratransito proveen transportación para los ancianos y los discapacitados y los servicios para compartir el transporte. Estos servicios juegan un papel muy importante cubriendo las necesidades de transporte de nuestros residentes.

El Consejo de Gobierno reconoce que aunque el tránsito es una parte pequeña de un sistema de transporte más grande, también es una parte crucial del mismo. Es posible que sea aún más importante según nuestras carreteras se van congestionando más con el tiempo y la gente busca formas alternativas de viajar. Las recomendaciones de darle más énfasis a la reforma del tránsito como una forma de mejorar la movilidad para aquellos que dependen del transporte, provee alternativas viables para todos y reduce la congestión de nuestras carreteras según vemos a continuación:

- 1. Apoyar el sistema rápido de transporte propuesto** en el corredors de Busways de New Britain, Griffin, Manchester, y Rocky Hill y para Viajeros en Tren de New Haven-Hartford-Springfield.¹
- 2. Preservar los derechos existentes de vía-férrea-libre para el transporte futuro**, mientras se permite el uso interino de otras funciones de transporte tales como carreteras multi-uso.
- 3. Continuar apoyando los esfuerzos para mejorar el sistema y su calidad e incrementar el tamaño de Union Station.**
- 4. Mantener y mejorar los niveles existentes de autobuses, paratransito y servicios de grupos en camioneta.**
- 5. Asegurarse de que el sistema de transporte sea accesible a los ciclistas.**
- 6. Continuar con el Programa de Acceso a Trabajos.**
- 7. Continuar el proceso de coordinación Local y planeación de los Servicios de Transporte Humano.**
- 8. Apoyar la integración de tecnologías más avanzadas (ITS)** a las operaciones actuales de tránsito y paratransito para mejorar su eficiencia operacional y dar servicio al público adecuado. Existen oportunidades en el proyecto New Britain Busway y con el reemplazo del sistema actual de radio del CT Transit. Se debe dar alta prioridad a equipar las paradas de buses más importantes y los centros para tránsito con señalización electrónica que diga "llegada del próximo bus".
- 9. Apoyar el mejoramiento del sistema de autobuses actual**, incluyendo más horas de servicio, más centros de cambio cronometrados con una mayor frecuencia de servicio, una mayor frecuencia de servicio en las rutas expresas, nuevas rutas que tengan un mayor servicio de suburbio a suburbio, circulación dentro de centros de actividades, una ruta en circunferencia dentro del anillo interno de los suburbios de la región, modificaciones para crear servicios más directos, y la integración de vehiculos con alternativa de combustible en la flota de transporte tan pronto como sea práctico.
- 10. Apoyar la propuesta de Circulación por el Centro de Hartford.**
- 11. Examinar el potencial que tiene el Circulador por Buckland Hills.**
- 12. Examinar los posibles beneficios de dar una nueva reorientación a los servicios del centro de Hartford.**
- 13. Apoyar las mejoras a las paradas de autobuses y estaciones.**
- 14. Apoyar el desarrollo orientado hacia el transporte siguiendo los lineamientos de tránsito**, según son descritos en la sección previa sobre el Uso de la Tierra.



¹ El estudio de viabilidad del Griffin Busway propone aplazar la construcción hasta que suficiente información sobre la experiencia del las operaciones del New Britain Busway este disponible; el estudio de viabilidad para la Rocky Hill Busway ha sido suspendido indefinidamente debido al bajo uso de usuarios proyectado.

3. SISTEMA DE AUTOPISTA

El sistema regional de autopistas está formado por una jerarquía de diferentes tipos de carreteras: autopistas, vías arteriales y carreteras alternas. Las autopistas son de acceso limitado, facilidades separadas por grados cuya función es servir para viajes largos y tráfico de paso. Las vías arteriales no son de acceso limitado y generalmente tienen intersecciones por grados. Típicamente tienen el doble propósito de usarse para viajes más largos, pero también sirven para viajes más cortos y proveen acceso al uso de tierras colindantes. La función primordial de las carreteras alternas y locales es servir de acceso a las propiedades colindantes.

El énfasis principal está en un mejor manejo del sistema actual y no en hacer ampliaciones o nuevas construcciones.

El enfoque del Plan Regional de Transporte está en la porción de la red de autopistas que tiene importancia regional – las autopistas y vías arteriales. La meta del Plan es manejar el sistema de forma que la red pueda continuar funcionando en forma segura y eficiente para servir a la creciente demanda futura para viajar.

Las autopistas son la parte más importante del sistema Regional de carreteras. Aunque solamente forman el 3.0% del total de millas de carretera de la Región, transportan el 46% del tráfico total. Las recomendaciones que dan mayor énfasis a la seguridad y la eficiencia operativa incluyen:

1. Continuar desarrollando el Programa para el Manejo de la Congestión en el área de Hartford.

2. Continuar un Programa de Manejo de Seguridad mediante:

- Incluir la consideración de la seguridad en todos los estudios realizados por CRCOG y para todos los temas relacionados con viajar,
- seguir observando las condiciones de seguridad y las tendencias,
- Apoyar los esfuerzos para manejar incidentes como una herramienta para la seguridad, y
- Apoyar el Plan Estratégico de Seguridad en las Carreteras de CT.

3. Apoyar las iniciativas estatales y regionales para el manejo de incidentes.

4. Apoyar la culminación del sistema de manejo de tráfico y los proyectos ITS. Asegurarse de que la Arquitectura ITS Regional se mantenga actualizada.

5. Apoyar las mejoras operacionales a la I-84 desde Hartford a Farmington, de la siguiente manera:

- reconstruyendo las Rt4/Rt6/Rt9,
- construyendo líneas operacionales y
- reconfigurando las líneas en las calles Flatbush.

6. Llevar a cabo un estudio de corredor de la actual Ruta 6 debido a que no se espera resolver pronto el tema relacionado con el medio ambiente y la reubicación de una autopista.

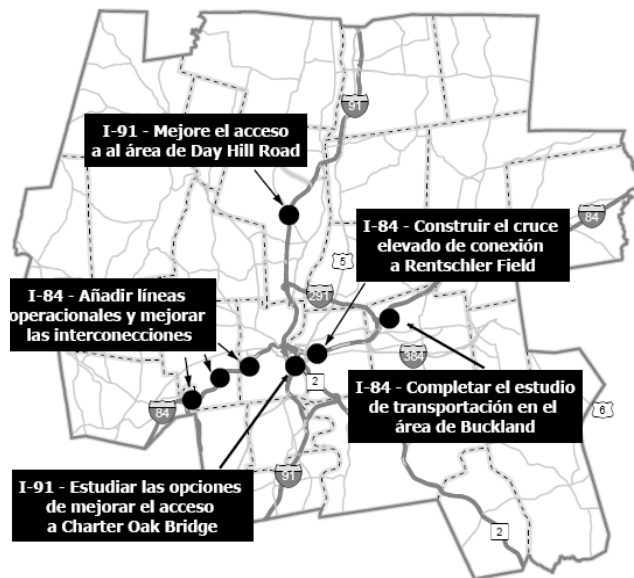
7. Completar el estudio de los problemas de transportación en el área de Buckland en Manchester.

8. Implementar las mejoras para el acceso a las autopistas, mediante:

- la construcción del cruce elevado de conexión entre la I-84 y Rentschler Field,
- mejorar el acceso al área de reurbanización de la Flatbush-Parkville-Elmwood desde la I-84, y
- mejorar el acceso al área de la urbanización Day Hill Griffin desde la I-91.

9. Estudiar las necesidades de mejoras las operaciones de la rampa de la I-91 norte del Puente Charter Oak y hacia la Ruta 15 este.

10. Evaluar los problemas para la Ruta 2 y del empalme de la I-91 y la I-84.



Propuestas del Sistema de Autopistas:
No hay nuevas autopistas

Las Vías Arterias son la segunda parte más importante de la red de carreteras. La red arterial comprende solamente el 14.6% de las carreteras en total, pero lleva el 30% de todo el tráfico. La Región reconoce la necesidad de mantener y mejorar sus vías arteriales permanentemente. Nuestro método para mejorar el sistema de carreteras se basa en el requisito de planeación de considerar las preocupaciones de la comunidad y dar énfasis a un mejor manejo de las carreteras existentes. Las recomendaciones que enfatizan la seguridad y la eficiencia operativa incluyen:

El énfasis principal está en un mejor manejo del sistema actual y no en hacer ampliaciones o nuevas construcciones.

1. Continuar incluyendo un Diseño con un Contexto Sensible en los estudios de corredores.

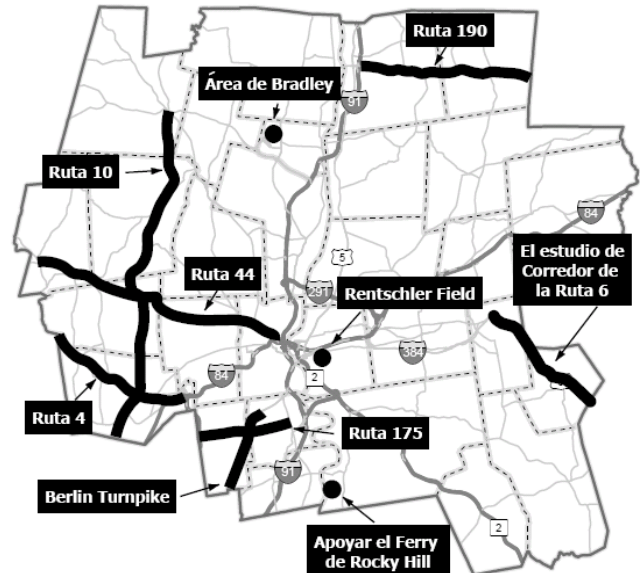
2. Mejorar y ampliar las redes regionales del sistema de tráfico controlado por computadores.

3. Apoyar las reformas de las carreteras propuestas en los estudios propuestos con anterioridad, los que incluyen el Área de Bradley; el Área de CCSU; Rentschler Field en East Hartford; y los Estudios de la Rt. 4, la Rt. 10, la Rt 44, la Rt 175, la Rt 190, y el Berlin Turnpike.

4. Continuar mejorando los programas de manejo de acceso y las políticas, mediante:

- proveer fondos para la preparación de planes de manejo de acceso, usualmente como parte de un estudio del corredor arterial y
- requerir de que todo tema relacionado con el manejo de acceso sea tratado como parte de la fase de diseño de cualquier proyecto de reforma hecho a las carreteras.

5. Apoyar la operación continua del ferry histórico de Rocky Hill-Glastonbury, con un horario de operación adecuado y una estructura de tarifa razonable.



Sistema Arterial: Los estudios del corredor y las recomendaciones adicionales

Carreteras alternas. Las municipalidades son dueñas de la gran mayoría de las vías alternas y las vías locales en la red regional. En su mayor parte, estas carreteras son mantenidas y mejoradas con fondos locales. Aunque la Región no ha identificado problemas específicos en estas carreteras, reconocemos que las municipalidades a veces necesitan ayuda económica para corregir los problemas mayores. Por lo tanto, las recomendaciones del Plan para las carreteras alternas es continuar permitiendo el uso de fondos federales para resolver problemas serios en las carreteras de las ciudades

4. CICLISTAS Y PEATONES

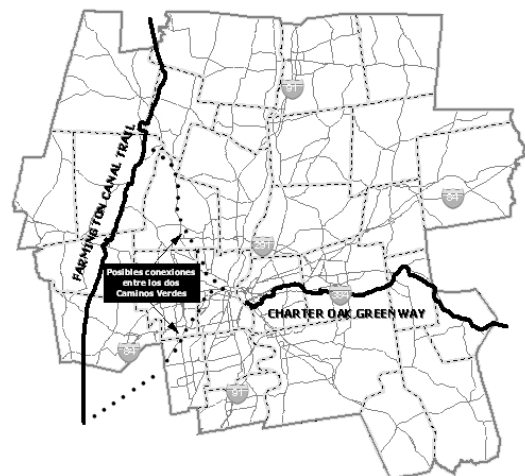
En Abril del año 2002 CRCOG adoptó el Plan de Ciclismo para la Región Capitol. En los años siguientes, se adoptó una Política para Integrar el Ciclismo y las Caminatas a la Infraestructura de Transportes; se llevó a cabo una serie de Talleres Caminabilidad y se adoptó un Plan Peatonal para la Región Capitol. Cada una de estas actividades tenía como meta ayudar a la región a alcanzar sus metas de crear un ambiente agradable para peatones y ciclistas.

Las recomendaciones para alcanzar este logro incluyen:

1. Proporcionar instalaciones apropiadas para ciclistas y peatones, mediante:

- la integración de instalaciones para ciclismo y caminatas en la infraestructura de la transportación siempre que sea posible y que el costo no sea prohibitivo,
- completar el Sistema Regional de Caminos Verdes, inclusive un segundo nivel de caminos verdes para conectar los Caminos Verdes Mayores (ver el mapa en esta página y la siguiente),

Caminos Verdes Interregional Mayores



- incluir líneas amplias en las curvas y orillas amplias en las carreteras cuando sea posible, y especialmente en las entradas y salidas de Hartford,
- instar a un mayor uso de la tierra para ciclistas y peatones, y
- apoyar el suministro de porta bicicletas y guarda objetos en las paradas de autobuses y de porta bicicletas especiales en los autobuses.

2. Enfocar la educación sobre seguridad y los temas relacionados con aplicación de los mismos.

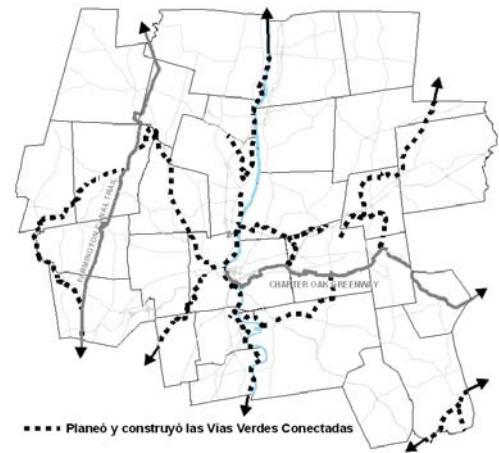
3. Fomentar una cultura regional que apoye al ciclismo y las caminatas, mediante:

- planear y apoyar una variedad de actividades para fomentarlas,
- involucrar al sector privado,
- crear un mapa regional para ciclistas, y produciendo un mapa regional de ciclismo y promoviendo una nueva ética en el área de planeamiento que incluya las necesidades de los peatones en todos los proyectos del transporte.

4. Apoyar las actividades de planeación para ciclistas y peatones, mediante el mantenimiento de personal de apoyo para el programa regional para ciclistas y peatones, inclusive el comité de planeación del programa de ciclistas y peatones.

5. Asegurar los fondos, para el personal de apoyo y para implementar estas recomendaciones.

Las Vías Verdes Conectadas



5. AEROPUERTO DE BRADLEY

El Plan de Transporte del 2007 reconoce la importancia del Aeropuerto Internacional Bradley como una facilidad para la transportación y como un motor para el crecimiento económico. Incluye una política de apoyo detallada para mejorar el aeropuerto, mejorar el acceso al aeropuerto o dar apoyo a otras acciones que sean necesarias para llevar a cabo en su totalidad los beneficios de crecimiento económico que el Aeropuerto puede generar. Las recomendaciones específicas para lograr estas metas incluyen:

1. Mejorar las vías de acceso extendiendo la Bradley Park Road, mejorando la Bradley Park Road y la International Drive, mejorando la Ruta 75 desde la Ruta 20 hasta la Ruta 140 y después de llevar a cabo un estudio ambiental, construir una carretera de conexión de dos carriles desde la Ruta 75 hasta el puente de la Ruta 190.

2. Mejorar el acceso del tránsito incluyendo una conexión desde el aeropuerto al servicio ferroviario de transporte diario y mejorar el servicio de autobuses tanto para los viajeros aéreos como para los empleados del área del aeropuerto.

3. Oportunidades de apoyo para el desarrollo económico apropiado mediante:

- la continuación de la designación del área del aeropuerto como un Centro Regional de Crecimiento, y la continuación del desarrollo de políticas que apoyen el crecimiento económico en estas áreas,
- la implementación de las recomendaciones de reformas para las carreteras mencionadas en la parte superior,
- el apoyo de propuestas para establecer los sitios previamente aprobados para desarrollo en el aeropuerto, y
- el apoyo a las políticas que disuadan el uso de tierras sensibles al ruido que están cercanas a las trayectorias de vuelo y que estimulan las técnicas de construcción con el material aislante adecuado para el ruido.



4. Apoyar las reformas en los servicios para pasajeros aéreos tanto domésticos como internacionales.

5. Apoyar las reformas a la capacidad de la infraestructura y de los servicios para carga aérea.

6. Evaluar la posibilidad de mejorar el acceso de carga ferroviaria y desarrollar la infraestructura de apoyo para camiones para hacer del aeropuerto una estructura con servicio de multi-modalidad.

7. Fomentar una planeación sensible a la comunidad, involucrando a las directivas locales en el proceso de planeación.

6. SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGA

El transporte de carga forma parte importante del crecimiento económico que con frecuencia no es valorado como debe ser. Esto sucede especialmente en Connecticut donde las industrias primarias de minería y agricultura son una pequeña parte de la economía y las actividades secundarias como la fabricación de objetos están disminuyendo su parte en la economía. Sin embargo, movilizar estas cargas sigue siendo importante aun en una economía dominada por las finanzas, los seguros y las industrias de servicios. La forma de transporte puede que sea diferente para acomodar el costo más alto – cantidad menor de cargas que son enviadas, pero aun así existe la necesidad de movilizar esta carga dentro o fuera de la Región.



Por lo tanto, CRCOG, junto con la Agencia Central Regional de Planeación de Connecticut, la Agencia Regional de Planeación del centro del Estado y la Comisión Pionera de Planeación del Valle han iniciado un esfuerzo de planeación de carga. Se ha completado un estudio amplio del movimiento de cargas dentro y a través de la región Metropolitana de Hartford. Este estudio identificó la fuerte dependencia regional en el transporte de camiones, el alto volumen de tráfico que transita por el área y el gran desequilibrio entre la carga que entra a la región y la que sale de la región. Basado en la información obtenida mediante este estudio, las recomendaciones para el transporte de carga incluyen:

1. **Continuar desarrollando un programa de planeamiento de cargas.**
2. **Continuar colaborando con otras organizaciones en temas relacionados con cargas,** tales como las RPAs vecinas, la Liga de Desarrollo de Bradley, La Alianza de MetroHartford, etc.

7. POLÍTICAS ESPECIALES

Hay varias políticas y programas que el Consejo ha adoptado que justifican una mención especial:

Seguridad en la Transportación: La tragedia del 11 de Septiembre del 2001 trajo nuevo énfasis a la seguridad en el transporte a nivel federal, Estatal, regional y local. Como resultado, CRCOG ha estado muy activo buscando la manera de reunir a personas para planear la seguridad del sistema regional de transporte por tierra y está comprometido en continuar llevando a cabo y apoyar los foros sobre seguridad, los ejercicios de emergencia y los esfuerzos del Comité de Planeación de Emergencia de la Región Capitol en el futuro.

Coordinación del MPO: CRCOG está comprometido a trabajar en coordinación con todas las agencias regionales de planeación. La coordinación de éstas asegura que los proyectos mayores de transporte enfoquen las necesidades inter-regionales y no sean duplicadas o entren en conflicto.

Calidad Ambiental – Política del Transporte: La región Capital ha llevado a cabo una revisión total del tema calidad ambiental-transportación, cuyo resultado nos ha ayudado a formular gran parte de nuestro plan actual de transporte y sus programas de forma que se promueva una mejor calidad ambiental. El Plan actual refleja el deseo de la Región de reducir nuestra dependencia de los automóviles. CRCOG continuará trabajando para apoyar formas alternas de transporte en un esfuerzo por reducir las emisiones del diesel.

Política de Manejo de Necesidades: Una alternativa para manejar la congestión vehicular es reducir o modificar la demanda de transporte. CRCOG continuará estimulando aquellos programas que enfocan el uso de otras formas de transporte (autobuses o transporte en automóvil por grupos), o para cambiar las horas de movilización para los períodos de menor flujo vehicular y mayor capacidad para movilización.

8. LA JUSTICIA AMBIENTAL

El Capitol Region Council of Governments está comprometido en integrar completamente los principios básicos de la justicia ambiental en todos sus programas de planeación de transporte y sus otras actividades. CRCOG ha acordado apoyar los temas de interés especial para los hogares de las minorías, los de bajos ingresos y aquellos hogares que dependen del transito, inclusive:

- el acceso a los trabajos,
- un mejor servicio de transporte, mejores servicios de tránsito, inclusive provisión de tecnología electrónica (ITS) en los buses y en las paradas de buses,
- vehículos de combustible limpio, y
- la seguridad en las áreas urbanas para los peatones y ciclistas.

CRCOG también trabaja para asegurar que las comunidades de la justicia ambiente continúen teniendo la oportunidad de ser escuchados en los procesos de planeamiento Regional de programas de transporte.

9. PLAN FINANCIERO

Esta sección proporciona una visión general del costo de los proyectos recomendados en el Plan de Transportación y un cálculo aproximado de los fondos que serán utilizados para financiar estas mejoras. Muchos de los cálculos de costo y de los fondos que se recibirán son preliminares. La intención es preparar un cálculo aproximado pero realista del valor total del programa; y un cálculo similar del total de los fondos que la Región puede esperar recibir durante los próximos 20 años. Una meta de este proceso es preparar un "plan financieramente comprimido" cuyo costo puede ser pagado del flujo de dinero que se reciba durante esos 20 años.

A continuación encontrarán un resumen del capital calculado del costo. El valor total del costo de las mejoras capitales propuestas en este Plan es aproximadamente de \$1,659,000,000. El total de los fondos de capital que entrarán al Estado y a los fondos federales de transporte que posiblemente fluirán hacia la Región durante los próximos 20 años serán aproximadamente \$1,685,000,000. Este cálculo de ingreso está basado en la continuación de los ingresos anuales existentes y la anticipación de los fondos especiales discrecionales que la Región ha solicitado o ya ha recibido. En el Plan Total se incluirá una disertación completa de los costos de mantenimiento y operación.

<u>Costo</u>	<u>Programa de Reforma</u>
1,082,000,000	Programa de Tránsito y de Compartir el Transporte
10,000,000	ITS para el sistema de autobuses
459,000,000	BRT de New Britain
170,000,000	BRT de Griffin
135,000,000	BRT de Manchester
158,000,000	Ferrovía de New Haven-Springfield (<i>costo total = \$350,000,000, parte de la región = 45%</i>)
150,000,000	BRT de Rocky Hill
501,000,000	Programa de Autopistas
60,000,000	I-84: Rt 6/Rt 9/ Rt 4
82,000,000	I-84: Hartford - acceso al Flatbush
25,000,000	I-84: West Hartford - líneas de operación
34,000,000	I-84: acceso al área de desarrollo de Rentschler
20,000,000	I-91: acceso al área industrial de Day Hill
170,000,000	Mejoras de Arterias
110,000,000	Carreteras Municipales
<i>Estudio</i>	I-84: acceso al área de Buckland
<i>Estudio</i>	I-91: en ruta hacia el norte a Charter Oak Bridge
(A)	I-84: Hartford - acceso al Sisson
(A)	Rt 6: autopista nueva (<i>costo total = \$650,000,000, parte de la región= 50%</i>)
40,000,000	Programas para ciclistas y peatonales
30,000,000	Senderos completos principales e interregionales
10,000,000	Otros programas para ciclistas y peatones
36,000,000	Aeropuerto Bradley
36,000,000	Mejor acceso a las vías
(B)	Mejor acceso del tránsito
(C)	Otras recomendaciones de las políticas
0	Mejor acceso por tierra – carreteras
(C)	Recomendaciones de las políticas de cargas
1,659,000,000	VALOR TOTAL DE CAPITAL
1,685,000,000	VALOR TOTAL DE LOS INGRESOS

- (A) Necesidades sin suministro de fondos
- (B) Los costos son incluidos en los proyectos mencionados en la sección de tránsito: NHHS Rail y Griffin Busway.
- (C) Las recomendaciones son de política general y no incluyen recomendaciones específicas de reforma relacionada

CAPITOL REGION COUNCIL OF GOVERNMENTS
241 Main Street, Hartford, CT 06106 • 860-522-2217 • www.crcog.org

Preparado por el Capitol Region Council of Governments, con fondos del U.S. Department of Transportation (incluyendo sus agencias participantes) y el Connecticut Department of Transportation.