



# EL PLAN DE TRANSPORTACIÓN DE LA REGIÓN CAPITOL

## - RESUMEN EJECUTIVO -

### Una guía para inversiones en transportación hasta el año 2040

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 2040. 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, un compromiso de vincular uso de tierra y planeamiento de transportación para crear un sistema sostenible de transportación, 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.

**Los objetivos** en los que se basan todas las otras recomendaciones siguen siendo:

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

Este Plan ha añadido recomendaciones de los siguientes estudios de transportación: Estudio de Tránsito del Corredor Noroeste, de la Ruta 195, de la Ruta 305, del Plan Actualizado Regional de Ciclismo Peatonal, del Plan de Transportación y Servicios Humanos Coordinados, del Estudio de Tráfico del Área de la Ruta 175/Ruta 9, del Estudio del Viaducto en la Interestatal 84 y del Reporte sobre el Manejo & Monitoreo del Transporte.

Por último, el Plan sigue respondiendo a las necesidades que forman parte de la más reciente legislación federal de 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](http://www.crcog.org/transportation).

**Capitol Region Council of Governments**

Adoptado: Mayo 4, 2011

Traducido por el CT Puerto Rican Forum, Inc.

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

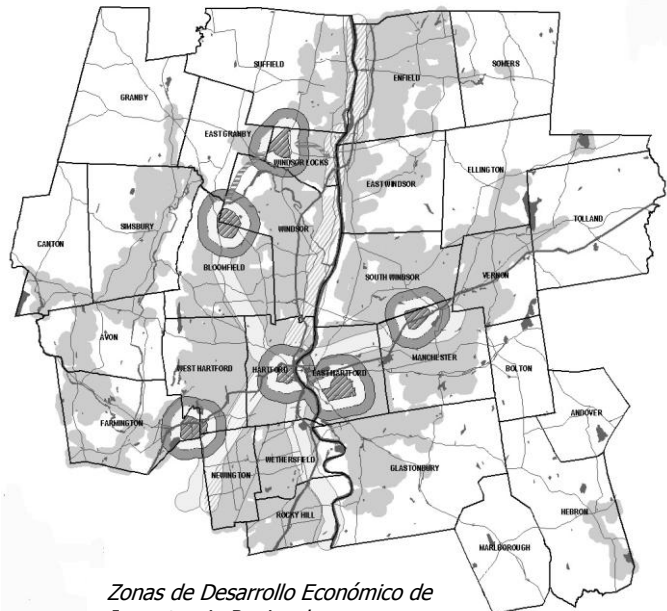
La preparación de este reporte ha sido financiada en parte a través de financiamiento por parte del Departamento Norteamericano de Transporte, La Administración Federal de Autopistas y financiamiento por parte del Departamento de Transporte del Estado de Connecticut. Los contenidos de este reporte reflejan los puntos de vista del Consejo de Gobiernos de la Región Capital, el cual es responsable por los datos y la veracidad de los datos aquí presentados. Este reporte se ha dado a conocer con el patrocinio del Departamento Norteamericano de Transporte con el interés de intercambiar información. El Gobierno de Los Estados Unidos no asume responsabilidad por los contenidos y el uso dado de aquí en adelante.

## 1. UN SISTEMA DE TRANSPORTE VIABLE



El Plan de Transporte Regional de 2011 continúa vinculando el uso del planeamiento de terrenos con el planeamiento del transporte. En 2009, CRCOG aprobó la creación de la iniciativa Región Capital Sostenible, el cual tiene la misión de buscar la integración de todas las actividades de la Agencia para trabajar hacia una región con comunidades saludables, vibrantes, recursos naturales protegidos y espacios abiertos, acceso equitativo a oportunidades y competitividad económica. Crear un sistema de transporte sostenible tiene que ver con equilibrio – no sólo el equilibrio entre modos de transporte, sino también el equilibrio entre las inversiones de transporte y las prioridades de desarrollo. Recomendaciones que ayudarán a lograr este balance se enumeran a continuación.

1. **Apoyar los objetivos viables y sostenibles de la comunidad**, en todos los niveles del proceso de planificación a través de:
  - 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,
  - el apoyo a la inclusión de elementos de la infraestructura verde en el diseño del proyecto siempre que sea posible,
  - 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 Zonas de Desarrollo Económico de Importancia Regional.<sup>1</sup>
  - 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 Planificación de Desarrollo & Política.**
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)**
  - desarrollar una amplia gama de estrategias para la Región que promueva la utilización de terrenos para el tránsito y su soporte.
  - hacer del planeamiento de áreas de estacionamiento un componente del proceso general de planeamiento para todas las vías de tránsito rápido.



Zonas de Desarrollo Económico de Importancia Regional

<sup>1</sup> Mientras que al la misma vez se logre reconocer el hecho de que muchos otros aspectos necesitan ser considerados cuando se lleven a cabo propuestas de inversión para el sector del transporte, incluyendo pero no limitando la seguridad, calidad de vida e igualdad entre comunidades.

- trabajar con planificadores y desarrolladores para integrar TOD en sus planificaciones y desarrollo de proyectos.
  - desarrollar soporte para el tránsito entre grupos comunitarios, líderes empresariales y demás accionistas.
  - trabajar para avanzar en los planes de Desarrollo de Tránsito-Orientado (TOD sus siglas en Ingles) para el Busway de New Britain y el Sistema de Rieles de New Haven, Hartford y Springfield.
7. **Continuar con los programas de manejo de acceso regionales**, según la recomendación en la sección de Sistema de Autopistas.
  8. **Mantener & actualizar las bases de datos del uso de tierra & zonificación de CRCOG** y seguir desarrollando mejores herramientas de proyección para el uso de tierras.
  9. **Mejorar el modelo de CRCOG para predecir viajes mediante.**
  10. **Trabajar con otros para asegurar nuevos vuelos de datos orto-fotográficos** y actualizar los grupos de datos actuales.

## 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. **Support the advancement, construction and operation of the New Britain – Hartford Busway,**
2. **Trabajar en expandir un sistema de tránsito rápido en la región Capital** apoyando las siguientes iniciativas:
  - construir el corredor Griffin Busway, mediante el establecimiento de un centro de tránsito en el lote de estacionamiento público de Poquonnock en Windsor con transporte para los empresarios de la zona y servicio expresos para localidades suburbanas.
  - en el corredor Hartford East Busway, en un corto plazo operando autobuses en las ruta I-84 HOV y a largo plazo mediante la construcción de un segundo busway en el corredor del Sur Ferroviario de CT (sin incluir la división Industrial de Manchester).
  - re-examinar el potencial para el tránsito rápido en el corredor de Rocky Hill (desde Hartford hasta Old Saybrook) Luego de que la ruta de autobús New Britain-Hartford sea operacional.
3. **Apoyar el progreso del servicio ferroviario de pasajeros de Springfield - New Haven - Hartford** – con una conexión al aeropuerto de Bradley.
4. **Apoyar los esfuerzos por mejorar, ampliar y la Estación Union como el centro principal de transporte multimodal en la Región** y la estación central para el sistema de transporte rápido de la Región.
5. **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.
6. **Mantener y mejorar los niveles existentes de autobuses, paratransito y servicios de grupos en camioneta.**
7. **Asegurarse de que el sistema de transporte sea accesible a los ciclistas.**
8. **Continuar con el Programa de Acceso a Trabajos.**



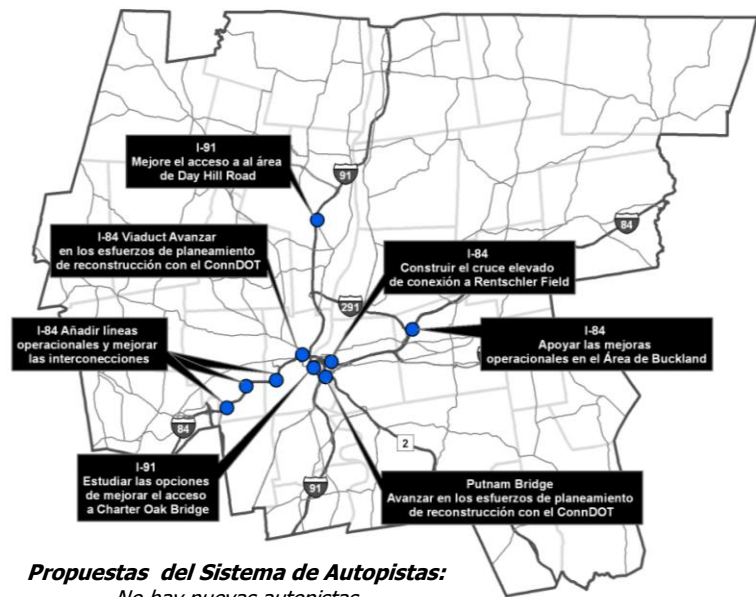
9. Continuar el proceso de planeamiento de " Los Servicios Humanos de Transporte Coordinados Localmente".
10. Apoyar la construcción de una estructura de para-transito, tal como lo propone el Distrito de Transito de Greater Hartford.
11. Apoyar el mejoramiento del sistema de autobuses actual, incluyendo 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 vehículos con alternativa de combustible en la flota de transporte tan pronto como sea práctico. Nuevas rutas que provean servicios a través de pueblos con la ciudad de Hartford deberían ser evaluadas.
12. Apoyar la integración de tecnologías avanzadas (ITS) para el tránsito actual y las operaciones de paratransito para mejorar su eficiencia operativa. Existen oportunidades en el proyecto de New Haven Busway, en el servicio de autobús regional y en los servicios paratransito para ancianos y discapacitados.
13. Seguir apoyando el Circulador del Centro de la Ciudad de Hartford.
14. Apoyar las recomendaciones del estudio de tránsito del Corredor Noroeste concernientes al centro de tránsito del centro de la ciudad y las modificaciones a las rutas de autobuses que sirven de apoyo.
15. Apoyar el desarrollo de un centro multimodal de transporte y un mejor servicio de autobús en el área de Buckland Hills.
16. Examinar los posibles beneficios de dar una nueva reorientación a los servicios del centro de Hartford.
17. Apoyar las mejoras a las paradas de autobuses y estaciones.
18. Apoyar el desarrollo del tránsito orientado a lo largo de las líneas de tránsito, según se describe anteriormente en la sección sobre Un Sistema de Transporte Sostenible.

### 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 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 representan un 3.0% del total de las millas de carretera de la Región, llevan el peso de casi la mitad de la totalidad del tráfico. Las recomendaciones que dan mayor énfasis a la seguridad y la eficiencia operativa incluyen:

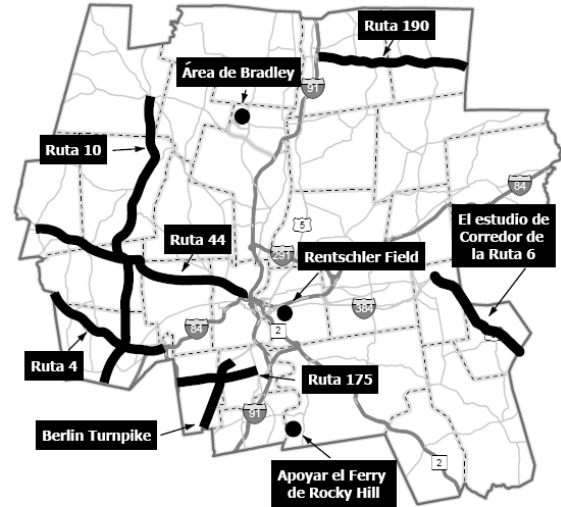


- 1. Continuar desarrollando el Programa de Manejo de la Congestión del área de Hartford e incorporar medidas con bases en el desarrollo.**
- 2. Continuar un Programa de Manejo de Seguridad mediante:**
  - Incluir la consideración de la seguridad en todos los estudios realizados por CRCOG y para todos 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 los resultados del estudio del Viaducto de la I-84,** inclusive la coordinación con otros planes & proyectos para la transportación del área; y la identificación de los siguientes pasos dirigidos hacia su implementación.
- 6. Continuar deliberando sobre la reconstrucción/rehabilitación del Puente Putnam,** inclusive considerando rediseñarlo añadiéndole una acera.
- 7. Apoyar las mejoras operacionales en el Área de Desarrollo de Buckland,** monitoreando su desarrollo e incluir en la lista de necesidades no financiadas una "porción" para hacer mejoras futuras.
- 8. Apoyar las mejoras operacionales de la I-84 desde Hartford a Farmington de la siguiente manera:**
  - reconstruyendo las Rt4/Rt6/Rt9,
  - construyendo líneas operacionales
  - reconfigurando las líneas en las calles Flatbush y
  - investigando las necesidades de acceso a la Avenida Sisson conjuntamente con la planeación del Viaducto de la I-84.
- 9. Completar un estudio / plan del corredor de la actual Ruta 6,** debido a que no se espera que sea resuelto en un futuro cercano el debate sobre el medio ambiente relacionado con la reubicación de una autopista.
- 10. Completar el estudio relacionado con los problemas de transportación en el área de Buckland en Manchester,** y obtener el apoyo de las municipalidades y la Junta de Políticas de CRCOG.
- 11. 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.
- 12. Estudiar las necesidades de mejoras operacionales** en la vial I-84/I-91, y la distancia de la ruta 2 especialmente en el intercambio de I84-191 y el intercambio de ruta 3.

**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:

- 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. **Brindar soporte a iniciativas que encausen fondos para puentes en pueblos.**
5. **Preparar un resumen de cartografía e identificación** de puentes desde nuestro Programa de Gerencia de Congestión.
6. **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.
7. **Completar el estudio de transportación del corredor de la Ruta 6**, e incluir la reubicación de la Rt 6 en la lista de "necesidades no financiadas".
8. **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

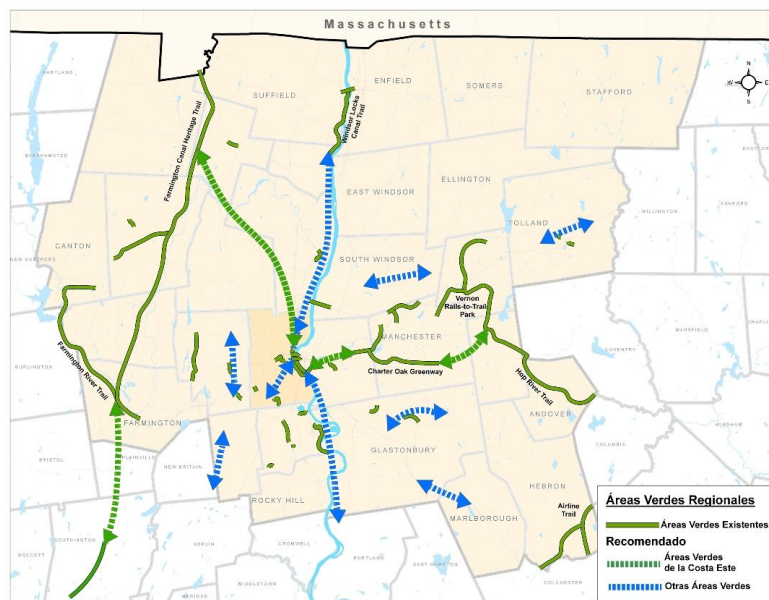
**Carreteras alternas.** Las municipalidades son dueñas de la gran mayoría de las vías alternas y las vías locales en la red regional. En su mayor parte, estas carreteras son mantenidas y mejoradas con fondos locales. Aunque la Región no ha identificado problemas específicos en estas carreteras, reconocemos 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 el 2008, el Consejo de Gobiernos tomó un enfoque totalmente nuevo con relación a la planeación del ciclismo y el excursionismo, enfocándose en la Transportación Activa. La Transportación Activa requiere de una inversión mayor en el ciclismo y el excursionismo que producirá beneficios para todo el sistema de transportación y para otros aspectos de nuestras comunidades. La actualización del Plan Regional de Ciclismo y Excursionismo cuantificó estos beneficios y formuló recomendaciones para lograr aumentar el número de personas excursionistas y ciclistas, incluyendo:

**1. Proporcionar facilidades apropiadas para los ciclistas y los excursionistas mediante la:**

- asistencia a las municipalidades con herramientas para implementar "Calles Completas",
- asistencia a las municipalidades con herramientas que identifiquen la necesidad de mejorar las instalaciones para los excursionistas y los ciclistas, inclusive auditorias de seguridad y el desarrollo de terrenos apropiados para el uso de los ciclistas/excursionistas,
- completar en Sistema Regional para la Conservación del Medio Ambiente, y
- apoyar el suministro de barras para colocar bicicletas y armarios en toda la Región.



2. **Atender el tema de la educación sobre la seguridad y hacer cumplir las normas** mediante la educación a los excursionistas, los ciclistas, los automovilistas y los oficiales de policía, haciendo énfasis en "Compartir la Carretera" y la seguridad en los pasos peatonales.
3. **Promover la cultura regional que apoye el ciclismo y las caminatas**, mediante
  - la continuación del programa de las Rutas Seguras hacia las Escuelas,
  - el patrocinio de eventos que fomenten en ciclismo y el excursionismo,
  - el trabajo con empresarios para promover el bienestar y los programas de transportación activa,
  - la publicación de un mapa regional de ciclismo, y
  - el trabajo para desarrollar un programa de arriendo de bicicletas.
4. **Apoyar las actividades de ciclismo y excursionismo**, mediante la recolección continua de data que mida la actividad de ciclismo y excursionismo en la Región y continuar con el apoyo de empleados al programa regional de ciclismo y excursionismo, inclusive el comité de planeación de ciclismo y excursionismo.
5. **Asegurar los fondos**, para el personal de apoyo y para implementar estas recomendaciones.

## 5. AEROPUERTO DE BRADLEY

Este Plan de Transportación continúa reconociendo 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 mejoras tanto del servicio doméstico de pasajeros aéreos como los esfuerzos para desarrollar el servicio de pasajeros aéreos 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. CRCOG también apoya el programa emergente Célula de Combustible emprendido por el CT Transit.



**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 tránsito, 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 30 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 30 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 \$2,148,000,000. 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 30 años serán aproximadamente \$2,167,000,000. 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>Necesidad de no financiamiento</u>	<u>Costo</u>	<u>Programa de Reforma</u>
<b>286,340,000</b>	<b>1,183,150,000</b>	<b>Programa de Tránsito y de Compartir el Transporte</b>
	10,000,000	ITS para el sistema de autobuses
	567,050,000	BRT de New Britain
	190,400,000	BRT de Griffin
	151,200,000	BRT de Manchester
	242,000,000	Ferrovía de New Haven-Springfield ( <i>Fases 1 y 2; acciones regionales 55 %; costo total \$440m</i> )
55,000,000		Ferrovía de New Haven-Springfield (Fase de trabajo 2 no financiada; acciones regionales 55 %; costo total \$100m)
54,000,000		Ferrovía de New Haven-Springfield (Puente del río CT)
100,000,000		Ferrovía de New Haven-Springfield (Viaducto del carril de Hartford )
	5,000,000	Parada de tránsito Day Hill Road/ Parque Griffin y paseo (Incluye autobuses, shuttles, etc.)
	12,500,000	Mejoramientos en la Union Station
27,000,000		Centro de Tránsito de Hartford (Requiere evaluaciones adicionales)
50,340,000		Distribución del Área de Buckland Hills
	5,000,000	Mejorías de Soporte de Tránsito (Refugios, conexiones, planeamiento).
<b>1,962,000,000</b>	<b>875,215,000</b>	<b>Programa de Autopistas</b>
	106,065,000	I-84: Rt 6/Rt 9/ Rt 4
	90,000,000	I-84: Hartford - acceso al Flatbush
	32,850,000	I-84: West Hartford - líneas de operación
	38,000,000	I-84: Acceso al área de desarrollo de Rentschler
	6,400,000	I-84: Manchester (via auxiliar entre 63 & 64)
462,000,000		I-84: Manchester / South Windsor (distribución del Área de Buckland Hills )
1,500,000,000		I-84: Reemplazo de viaducto
	20,000,000	I-91: Acceso al área industrial de Day Hill (sin mejoras "electivas")
	8,100,000	Ruta 2: East Hartford (ampliación de puente para mejorar aceleración EB)
	240,000,000	Ruta 2: Putnam Bridge
	210,800,000	Mejorías arteriales (de estudios de corredor)
	123,000,000	Caminos municipales
<b>20,000,000</b>	<b>50,000,000</b>	<b>Programas para ciclistas y peatonales</b>
10,000,000	38,000,000	Senderos completos principales e interregionales
10,000,000	12,000,000	Otros programas para ciclistas y peatones
	<b>40,000,000</b>	<b>Aeropuerto Bradley</b>
	40,000,000	Mejor acceso a las vías
	(A)	Mejor acceso del tránsito
	(B)	Otras recomendaciones de las políticas
	<b>0</b>	<b>Mejor acceso por tierra – carreteras</b>
	(B)	Recomendaciones de las políticas de cargas
<b>2,268,340,000</b>	<b>2,148,365,000</b>	<b>VALOR TOTAL DE CAPITAL</b>
	<b>2,167,250,000</b>	<b>VALOR TOTAL DE LOS INGRESOS</b>
	(A)	Los costos son incluidos en los proyectos mencionados en la sección de tránsito: NHHS Rail y Griffin Busway.
	(B)	Las recomendaciones son de política general y no incluyen recomendaciones específicas de reforma relacionada