



ESTUDIO DE MEJORAS Y SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

UConn RECINTO DE HARTFORD

OCTUBRE 2017

HISTORIA DEL ESTUDIO

El Capitol Region Council of Governments (CRCOG) en consultación con el Departamento de Transporte de Connecticut (CTDOT) iniciaron este Estudio de Mejoras y Seguridad en el Transporte. Estimulado por el anuncio de UConn que planeaban mover su recinto de Hartford al centro de la ciudad, el propósito del estudio era para desarrollar varias recomendaciones de transporte para políticas de multimodalidad y mejoras de infraestructura en el recinto.

En particular, el estudio de UConn Hartford busca tomar ventaja de los beneficios disponibles en el centro con varias modalidades en Hartford, así como el CT*fasttrak*, CT*transit*, servicio ferroviario regional, y oportunidades de camino y en bicicleta.

La reubicación de UConn traerá una nueva población al centro de Hartford, que revitalizará la esquina sureste del centro y también creará nuevas necesidades de viaje significativos. La universidad anticipa tener aproximadamente 3,000 estudiantes en el centro en ese momento, incluyendo la Escuela de Trabajo Social. Además, el centro ganara aproximadamente 300 empleados y miembros de la facultad. Este plan identifica varias recomendaciones para el área que rodea el recinto para abordar problemas potenciales y oportunidades que surgirán para estos nuevos viajeros, así como aquellos que ya viven, trabajan, y visitan el Centro de Hartford.

Preparado en cooperación con la Ciudad de Hartford, Universidad de Connecticut, Capitol Region Council of Governments, y el Departamento de Transporte de Connecticut. Las opiniones, hallazgos, y conclusiones expresadas en esta publicación son del Capitol Region Council of Governments, y no necesariamente reflejan los puntos de vista o políticas oficiales del Departamento de Transporte de Connecticut y/o el Departamento de Transporte de los Estados Unidos.

PORQUE ESTUDIAR EL ACCESO MULTIMODALIDAD ?

Con apoyando opciones distintas del vehículo personal, intervenciones estratégicas en y alrededor del cetro recinto de UConn pueden apoyar más al camino, la mejor seguridad, y crear mejores conexiones a los negocios locales y comodidades que benefician no solamente a estudiantes y empleados de UConn, pero también a los residentes, visitantes, y empleados de la ciudad de Hartford.

APROVECHANDO EL AMBIENTE DE MULTIMODALIDAD DE HARTFORD

Moviendo un recinto de UConn para Hartford es emocionante por muchas razones. Traerá una nueva población al centro que patrocinaran tiendas locales, pasaran el tiempo en parques de la ciudad, usaran recursos existentes como el Science Center, Atheneum, y la Biblioteca, también añadirán al total de residentes viviendo en la ciudad. Además, las inversiones que está haciendo y representando UConn ofrecerán nuevas oportunidades para los residentes, empleados, y visitantes en el centro de Hartford.

El recinto en el centro de la ciudad representa una oportunidad para la universidad ofrecer una experiencia urbana con acceso en pie, por tránsito y bicicleta, y en un ambiente que solo requiere estacionamiento una vez. Para realizar esta visión and y ofrecer opciones asequibles es importante considerar un conjunto completo de intervenciones de transporte. Esto significa apoyar recados diarios de vehículos en-demanda, mejorar la sincronización de señales de tráfico para apoyar a los peatones, e incluye artículos más grandes como las políticas de estacionamiento. En el núcleo denso de Hartford, la dependencia continua de los automóviles personales como principal medio

de viaje causara demanda adicional para espacios de estacionamiento y costos asociados para construir, operar, y mantener. Un enfoque que en lugar apoye una variedad de opciones de viaje beneficiara no solo a UConn pero también a la Ciudad de Hartford al reduciendo la demanda de espacios de estacionamiento superficie y con apoyando el renacimiento en curso del centro de la ciudad como un centro económico, caminable, y destino regional.

ESFUERZOS DE PLANIFICACIÓN EN CURSO EN HARTFORD

En la última década, agencias locales han invertido esfuerzos significativos de planificación para el futuro. Nuevos proyectos como el Hartford-New Haven- Springfield Rail Line y CT**fastrak** han pasado las etapas de planificación y en están en curso, mientras otros como las recomendaciones CT**transit** Comprehensive Service Analysis (CSA) aún no han sido implementados. A pesar de todo, construyendo en vínculos nuevas y planeando para servicios de transito propuestos, permitirá que UConn tome ventaja de su ubicación en el centro de Hartford y animar a los estudiantes que utilicen los servicios nuevos y mejorados.

La ciudad y sus socios también están trabajando para crear más opciones para las personas que caminan y andan en bicicleta en Hartford. Esto incluye adoptando un Complete Streets Ordinance en 2016, tanto como una reescritura del código de zonificación que reduce requisitos de estacionamiento y adopta un proyecto de ruta para bicicleta. El East Coast Greenway, un esfuerzo para crear una red de caminos multiusos y para bicicletas que van desde Maine a Florida, pasa por el centro de Hartford, al lado del recinto de UConn. Finalmente, el plan iQuilt proporciona un diseño urbano general que incluye esfuerzos para conectar destinos clave por medio de señalización y señales peatonales

MODAS DE VIAJE

La capacidad para caminar, el acceso a tránsito, y la amabilidad a bicicleta son elementos clave de habitabilidad en municipalidades y recintos a nivel nacional. Menos milenios están obteniendo licencias de manejo, y adultos jóvenes están encontrando nuevas formas de viajar.

Los recintos urbanos que apoyan opciones de viaje para estudiantes (y empleados y facultad) son recintos que apoyan estilos de vida asequibles y convenientes.

Para atraer el mejor talento, más compañías y recintos han empezado a enmarcar las opciones de conmutar como parte de los paquetes de beneficios. La provisión de estacionamiento gratis, por ejemplo, no es gratis para la entidad que mantiene, alquila, o/y financia su construcción, y es un subsidio significativo que se transmite al usuario. Con enmarcar esto como un beneficio se permite la consideración de otras opciones de viaje económicas, así como la infraestructura para bicicletas o pases de tránsito.

Con la mudanza al centro de Hartford, los que viajan por UConn son los beneficiarios del ambiente multimodal existente en Hartford. Por medio de una gama de mejoras programáticas e inversiones de infraestructura, UConn Hartford puede reducir la demanda para estacionamiento y apoyar una cultura de caminar, de tránsito, y de ciclista. Ofreciendo un recinto de la multimodalidad es un beneficio que UConn puede utilizar así como pretende atraer empleados, facultad, y estudiantes. Los recintos que apoyan opciones de viaje para estudiantes (y empleados y facultad) son recintos que apoyan estilos de vida asequibles y convenientes.

UConn no está solo en recolocar al centro de Hartford, muchos colegios estatales están expandiendo o estabilizando ubicaciones en el centro de la ciudad, reflejando una el deseo de estar presente cerca de otras instituciones culturales y educativas en el centro de la ciudad, y también con proximidad a los servicios y comodidades que muchos estudiantes desean. Por ejemplo, University at Albany, Florida State University, Louisiana State University, Purdue University, y Indiana University todas han recientemente expandido sus presencias en el núcleo urbano, invirtiendo en vecindarios locales y apoyando esfuerzos de desarrollo económico locales.

PROCESO DE ESTUDIO



PROPÓSITO



Uconn Hartford atraerá hasta 3,000 viajantes a su recinto. Estabilizando un menú de opciones ahora establecerá expectativas y apoyará futuro crecimiento sustantivo.

ESTUCHE DE HERRAMIENTAS

Mientras hábitos de viaje se establecen, surgirán problemas y oportunidades como cuando 3,000 personas pasan por el recinto y destinos locales al diario.

Este plan pretende armar a la Ciudad, Universidad, y CTCOG con opciones para abordar las cuestiones que surjan. Conversaciones con partes interesados, así como análisis del existente ambiente constructo identificaron “rutas deseadas” clave para las personas viajando para, de, y cerca del nuevo recinto. Este ejercicio identificó unas preocupaciones potenciales que guiaron el desarrollo de recomendaciones. Este plan proporciona un estuche de herramientas personalizado de intervenciones programáticas y basadas en

infraestructura para mejorar el acceso adentro y por el rededor del recinto. Sin embargo, mientras estas opciones están personalizadas a los resultados del estudio, también ofrecerán un punto de comienzo para abordar nuevos retos precipitados por la inauguración del recinto.

Este estuche de herramientas proporciona estrategias de mejora a corto y largo plazo para cumplir con las metas del estudio. Como crece UConn Hartford, su posición en una área metropolitana principal será una ventaja para atraer estudiantes, facultad y empleados. En orden para que la universidad crezca sosteniblemente, es importante que viajeros encuentren medios más eficientes que el vehículo privado en viajando de/para el recinto. A pesar de que muchas de las ideas de largo plazo requirieran análisis adicional, este proceso de planificación proporcionara un punto de comienzo para que La Ciudad, La Universidad, y CTCOG crear opciones móviles en conjunto con otros esfuerzos de planificación locales.

ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO



ORGANIZACIÓN

Este documento presenta varias recomendaciones organizadas alrededor de caminos de viaje clave para acceso al recinto de UConn. Estos Incluyen:

- Caminando al recinto y caminando desde el transito
- Acceso de transito al recinto
- Manejando para el recinto y caminando desde el estacionamiento
- Montando una bicicleta al recinto
- Apoyo de transportación en el Centro recinto de UConn

Cada sección proporciona una suma de cuestiones clave que el estudio identifico asociados con cada line de deseo. Para abordar estas cuestiones, el equipo de estudio trabajo junto con partes interesadas para identificar una variedad de recomendaciones que representa un “estuche de herramientas” personalizado para el centro de Hartford.

Las ideas generalmente caen bajo dos secciones: intervenciones de corto plazo e ideas de largo plazo. Intervenciones de corto plazo son esas de costo relativamente bajo y que no requerirían estudio adicional para pilotar. En contraste, ideas de largo plazo requieren un estudio e inversión financiera más significativo.

QUIEN IMPLEMENTARA ESTAS IDEAS?

Este estudio busco identificar programas, inversiones de infraestructura y coordinación que cualquiera organización pueda asumir e implementar. En Hartford esto podrá incluir:

- La Cuidad de Hartford
- University of Conneticut
- Capital Region Development Authority
- Connecticut Department of Transportation/ *CTtransit*
- Capital Regional Council of Governments

METAS DEL ESTUDIO



METAS DEL ESTUDIO

- Las siguientes metas han guiado el proceso de estudio, desde la identificación de problemas hasta el desarrollo de recomendaciones:
- Apoyar el crecimiento sostenible de UConn Hartford
- Identificar oportunidades para mejorar las opciones actuales de transportación de multimodalidad
- Identificar oportunidades para incrementar la modalidad compartida de transportación alternativa para viajeros
- Desarrollar un menú de proyectos al nivel de planificación aplicables

CONSIDERACIONES DE VIAJE ESTUDIANTIL

Estudiantes y empleados tienen diferentes necesidades que viajeros típicos.

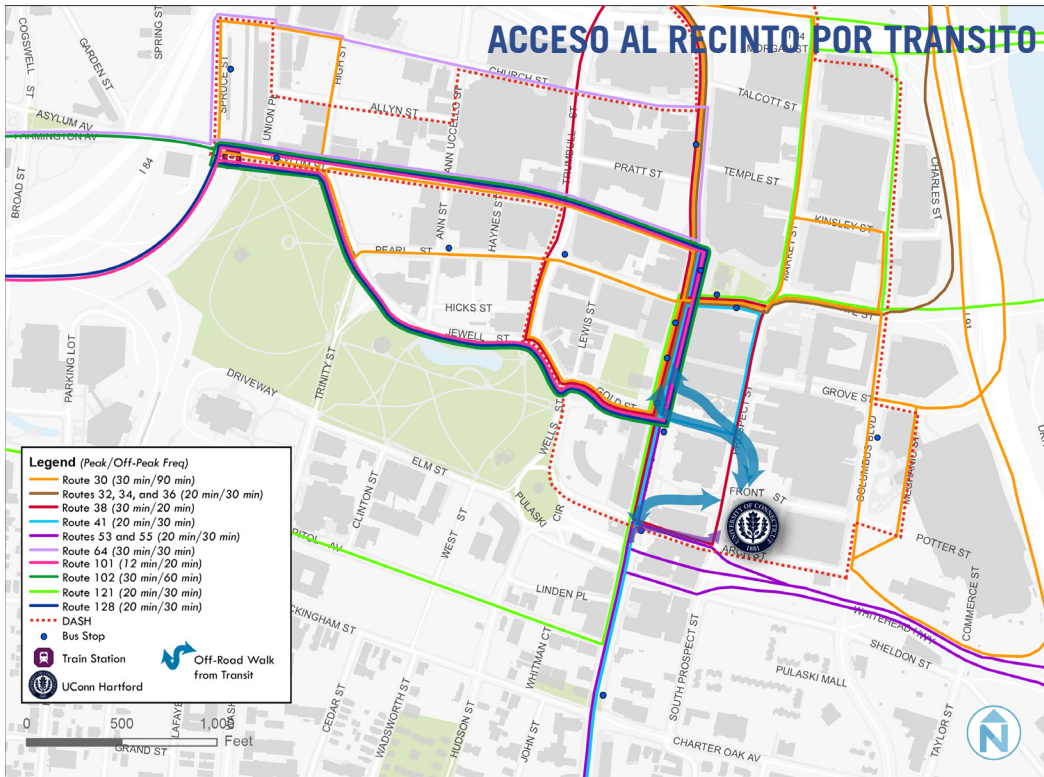
Hay detalles significativos para considerar en cuando planeando para viajes estudiantil, incluyendo:

- **Horarios flexibles:** Los viajes estudiantiles alcanzan su pico entre clases, en lugar de intervalos horarios o picos tradicionales AM y PM. Horarios de clase variables, reuniones con profesores, y otras actividades en el recinto requieren opciones de viaje flexibles.
- **Horas Tempranas y Tardes:** Clases tempranas, clases por la tarde, y obligaciones extraescolares significa que los estudiantes viajan para y del recinto durante todo el día.
- **Información fácil de encontrar:** Información acerca de servicio tránsito, estacionamiento, programas de bicicleta, y de otras opciones debe ser fácil de encontrar.
- **Uso Fácil:** Los usuarios de primera vez deben encontrar que es fácil empezar a usar el sistema, y continuar en forma regular.



LINEAS DESEADAS CLAVE

El equipo de estudio trabajo con partes interesadas locales para identificar los caminos que toman los que usan diferentes modalidades de transporte. Este análisis destacado áreas de preocupación, así como las oportunidades.



Descubrimientos Clave

- Casi todos los viajes empezaran/ terminaran en Main Street (10 rutas de CTtransit paran aquí)
- Los caminos fuera de la calle en Hartford proporcionan rutas directas y seguras al recinto, pero no están bien señaladas.
- Refugios a lo largo de Main Street, norte de Gold, están en buenas condiciones, pero los que están en el sur, les falta comodidades como refugios e información.
- No hay información que conecta paradas de CTtransit al recinto de UConn.

Descubrimientos Clave

- La mayoría de caminantes que no usan garajes se acercaran al recinto desde el oeste o el sur
- Las calles Prospect y Front serán entradas principales
- La calle Front en ubicación y carácter es una plaza universitaria de facto
- Intersecciones de camino clave:
 - -Prospect Y Arch
 - -Prospect Y Front
 - -Arch Y Front Xing
 - -Columbus Y Arch





Descubrimientos Clave

- Camino del lugar de estacionamiento al recinto dura menos de 5 minutos.
- Camino cruza intersecciones que tienen altos niveles de retraso peatonal
- El estacionamiento está subestimado en comparación con otras facilidades de estacionamiento en Hartford
- Rutas de manejo son indirectas y no está claro dónde queda el estacionamiento relativo al recinto

Descubrimientos Clave

- No hay instalaciones designadas para bicicletas que lleguen al recinto
- Esfuerzos de planificación anteriores en Hartford incluyen vínculos de bicicletas para llegar al Recinto
- El East Coast Greenway incluye vínculos al recinto
- Provisiones para estacionamiento de bicicletas es importante para animar a gente que utilicen bicicletas para llegar al recinto





RECOMENDACIONES



ACCESO DE TRANSITO AL RECINTO

Hartford tiene servicio de transito extensivo por medio de **CTtransit**, que incluye **CTfastrak**. Sin embargo, frecuencia, que es una de las indicaciones principales de conveniencia y pasajeros, es mucho más bajo durante los fines de semana.

Mientras frecuencias de servicio más altos incrementan a pasajeros, viviendas de estudiantes y facultad también será clave para hacer el transito un servicio más conveniente. **Aproximadamente solo el 15% de los estudiantes de hoy en UConn Hartford viven a 5 minutos en pie de una ruta de transito que corre por lo menos cada 30 minutos durante la semana.**

Por muchas razones, transito puede ser la opción más atractiva para los estudiantes, facultad, y empleados de UConn. Mientras incrementando frecuencias y expandiendo la huella de los horarios de **CTtransit** para mejor servir a los estudiantes de UConn podría valer la pena perseguir en el largo plazo, el equipo de estudio identifico varias mejoras locales para aminorar el uso de tránsito.

Casi cualquier viaje de tránsito (menos el futuro servicio de tren a Union Station) terminara en Main Street (Figura 4). Paradas en “Main y Gold” y “Main Y Arch” están a corta distancia del recinto y deben volverse en puntos de acceso clave para UConn.

1 Añadir marca de UConn Hartford a paradas de autobús principales de CTtransit cerca del recinto

- Añadir señales de UConn Hartford en refugios de paradas de autobús en las calles Gold y Main
- Designar paradas en la intersección de las calles Gold Y Main como “UConn Hartford” en las mapas y horarios de **CTtransit** (Figura 1)
- Añadir mapas enseñando caminos peatonales
- Añadir información en tiempo real en esta parada

Recomendaciones Incluyen:

1. Añadir marca de UConn Hartford a paradas de autobús principales de **CTtransit** cerca del recinto
2. Actualizar instalaciones de autobuses en el sur de Main Street
3. Proporcionar conexiones de tránsito en el-recinto
4. Mejorar instalaciones de transito
5. Colaborar con socios y proveedores de servicios



Figura 1 Actualizar señales existentes, como la imagen encima, para incorporar el recinto de UConn y caminos fuera de la carretera para peatones. chapel-hill-passenger-information

2 Actualizar instalaciones de autobuses en el sur de la calle Main

- Añadir refugios a las paradas de autobús en Main Street y enfrente de la biblioteca pública
- Añadir información en tiempo real en esta parada (Figura 2)

3 Proporcionar conexiones de tránsito en el recinto

- Instalar un TransitScreen en las entradas de los edificios del recinto principal
- Añadir “señalización de camino” a las paradas de bus que sirven el recinto
- Instalar máquinas de boletos de autobús para visitantes (Figura 3)
- Fomentar elecciones de vivienda cerca de conexiones de tránsito, especialmente esas con frecuencias de 30-minutos o mejor
- Mantener conexiones de autobús horarias entre los recintos de Hartford y Storrs, considerar incrementar la frecuencia

4 Mejorar instalaciones de tránsito

- Considerar tratamientos de prioridad de tránsito en Main Street, como se identificó en el “CTtransit Comprehensive Service Analysis”

5 Colaborar con socios y proveedores de servicios

- Perseguir asociaciones con CTtransit para conectar los recintos de UConn para evitar duplicación de servicio
- Mantener conexiones de autobús horarias entre los recintos de Hartford y Storrs, considerar incrementar la frecuencia
- Considerar actualizar el sitio en internet para mejorar la facilidad de uso



Figura 2 Información en tiempo real para Triangle Transit en Chapel. (fuente de imagen: http://www.data-display.com/chapel-hill-passenger-information_)



Figura 3 Maquinas de boletos de CTtransit como aquellas ubicadas cerca del CTfasttrak en el centro de Hartford también deben de estar en el recinto. Esto aumentará la visibilidad de los servicios de tránsito como opciones, y también facilitará el compra de boletos.

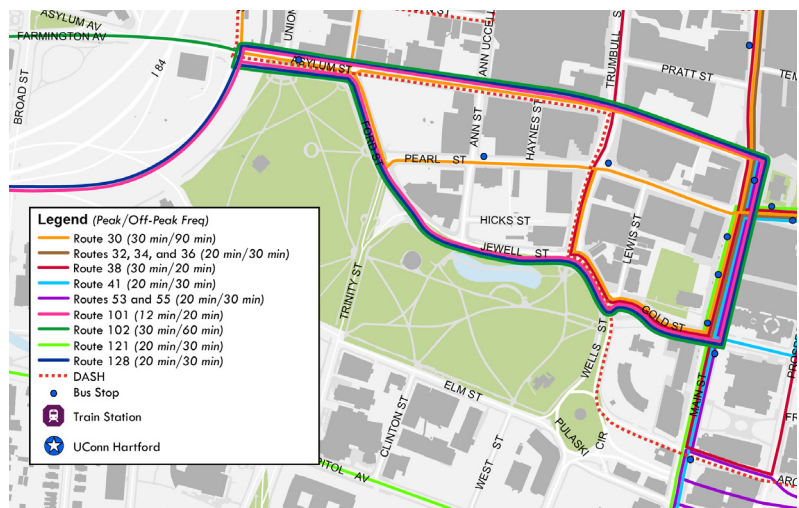


Figura 4 La calle Main es la columna de tránsito de Hartford con casi todas las rutas que sirven a la ciudad empezando o terminando ahí.



CAMINANDO AL RECINTO Y CAMINANDO DESDE EL TRANSITO

Los bloques de calle cortos y banquetas con buena cobertura en Hartford significa que peatones cerca de UConn Hartford tienen relativamente buenas condiciones de camino entre las paradas de CT *transit* y el recinto u otros destinos locales. Sin embargo, **muchas de las intersecciones cerca del recinto tienen retraso peatonal significativo y/o condiciones peatonales inseguras.**

Porque las paradas de CT *transit* en Main y Gold e Main Y Arch son puntos clave de acceso al recinto, mejoras a las intersecciones y banquetas pueden incrementar la seguridad de peatones.

Recomendaciones incluyen:

1. Mejorar intercesiones clave
2. Integrar La calle Front como parte del recinto
3. Conexiones fuera de la carretera
4. Instalar iluminación de escala peatonal
5. Incorporar a UConn y expandir señalización de camino de escala peatonal
6. Construir pasarelas en ubicaciones clave

1 Mejorar Intercesiones Clave (ver pagina 23)

- Calles Prospect y Arch
- Calles Prospect y Fronts
- Cruzo de la calle Arch st y La calle Front
- Calles Columbus Boulevard Y Arch

2 Integrar La calle Front como parte del recinto

- Considerar la calle Front una parte clave del recinto como se vinculó directamente a la entrada de la librería y café
- Usar mejoras de corta y largo plazo (ver la próxima página) para crear una sensación de “calle compartida”



Figura 5 Traveles Plaza le ofrece a peatones acceso por medio de un corto a través del recinto, pero el acceso no es consistente.

3 Instalar Iluminación De Escala Peatonal

- Añadir iluminación de escala peatonal y asientos de temporada
- Pintar nuevo cruce en La calle Front y La calle Prospect a Burr Mall

4 Proporcionar conexiones fuera de la carretera

- Anadir iluminación de escala peatonal y asientos estacionales al Burr Mall (figura 6)
- Pintar un nuevo cruce en la Calle Front y la Calle Prospect al Burr Mall (ver la próxima página)
- Si todavía presente, eliminar la barrera a la plaza, y fomentar tráfico peatonal a través (Figura 5)

5 Incorporar a UConn y expandir señalización de camino de escala peatonal

- Apoyar el programa de señalización de camino de iQuilt expandido, particularmente con señales de Uconn Hartford en intercesiones clave (Figura 7)

6 Construir pasarelas del recinto en ubicaciones clave

- Construir pasarelas de camino en ubicaciones clave en los bordes del recinto. Las calles Front y Prospect, Colmbus Blvd., Calle Arch, y Travelers Plaza (Figura 8)



Figura 6 Estudiantes, empleados y facultad que cortan a través del Burr Mall junto al City Hall pueden disfrutar de la estatua Stegosaurus de Calder.



Figura 7 Señalización de camino existente por la calle Columbus Blvd.



Figura 8 Signos similares como esos al cruzar de los nuevos apartamentos en el Storrs Center pueden ser instalados en UConn Hartford. (Image source: <http://updc.uconn.edu/wp-content/uploads/sites/1525/2016/04/sign150406b017-1280x500.jpg>)

CALLE FRONT

PASARELA DEL RECINTO

La calle Front es la entrada de UConn y por lo tanto debería **priorizar a la gente en pie y en bicicleta sobre los vehículos**. La librería y café de UConn están ubicados en el lado norte de la calle, y muchos restaurantes y barras están ubicadas en el siguiente bloque entre Columbus Boulevard y La calle Front Crossing. Partes interesados locales han notado que la calle probablemente sería una entrada a UConn muy utilizada, y que adaptaciones para gente en pie y en bicicleta sería importante.

Incorporando la calle Front como parte del recinto crea posibilidades excitantes para la vida estudiantil y podría animar a gente a la gente a viajar fuera del edificio principal de UConn Hartford. Una revisión a nivel de planificación de la circulación en la calle Front demuestra que el bloque entre Prospect y La calle Front Crossing es probable que no sea clave para la circulación de vehículos (figura 9). Por lo tanto, el estudio desarrollo recomendaciones que a lo mínimo priorizan gente en pie y en bicicleta en este bloque.

TERMINO CORTO

- Usar maceteros rodantes para temporalmente cerrar la calle a todos los vehículos en tiempos del día ocupados (Figura 10)
- Pintar arte de UConn directamente en el pavimento. El pavimento pintado les indica a los conductores que deben bajar la velocidad, y a la gente en pie y bicicleta que la carretera no solo acomoda a los vehículos
- Instalar rampa de acera y pintar un cruce en medio bloque entre la nueva librería y la entrada de UConn.
- Programar a camiones de comida que usen la calle durante el día (Figura 11)
- En vez de “sobre diseñar”, hay que dejar los carriles (incluyendo la línea central) sin rayadas para crear un mezclo cómodo de gente en pie, en bicicleta, y manejando

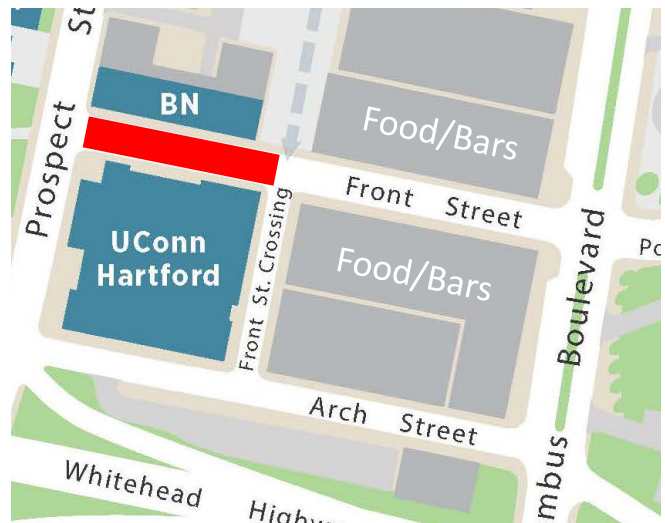


Figura 9 Una revisión de la calle front demuestra que sería utilizada por mucha gente en pie, y potencialmente no sería tan importante para la vehículos.
(fuente de mapa:<http://ssw.uconn.edu/uconn-hartford-campus-map/>)

- Considerar estas mejoras un experimento para determinar el impacto de cerrar o limitar el acceso vehicular en la calle en otras operaciones de tráfico vehicular

LONG-TERM

- Considere repavimentando la calle para crear una plaza con prioridad para peatones y bicicletas que todavía podría permitir acceso vehicular para entregas y/o emergencias
- Programar más eventos locales y universitarios que usen la calle



Figura 10 Maceteros rodantes en Cambridge, MA, proveen cierre de calle temporal durante las horas peatonal ocupadas.



Figura 11 Camiones de comida en Amherst, MA crean actividad en la calle y sirven a Amherst College y a UMass Amherst, tanto como a la comunidad local.



Figura 12 La calle Pratt en Hartford es un ejemplo de una calle comercial compartida que prioriza la gente en pie sobre la gente en vehículos. Sera importante examinar la función de la calle como una calle compartida antes de convertirla completamente.

“Rayas Centrales (si presente) deben ser eliminadas o no repintadas, menos las secciones cortas en intersecciones que tienen una línea de parada o rotonda. Conductores tienen más facilidad para pasar a ciclistas en carreteras que no tienen rayas centrales” - Urban Bikeway Design Guide¹

¹ Para más información, visita: <https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/bicycle-boulevards/signs-and-pavement-markings/>



MANEJANDO AL RECINTO Y CAMINANDO PARA/ DESDE LOS GARAJES

El sistema de vías de salida asociado con I-91 y la autopista Whitehead junto con la pareja de una vía en la calle Arch y la calle Grove significa que los diseños de circulación pueden ser confuso para la gente que maneja en Hartford y el recinto de UConn.

Una vez estacionado, cada persona que maneja se vuelve peatón. El enfoque de estacionamiento planeado de UConn es un uso eficiente de las instalaciones de estacionamiento infrautilizadas. Sin embargo, instalaciones no están ubicadas directamente en el Recinto y hay una percepción entre las partes interesadas de cuestiones de seguridad, entonces concentrándose en conexiones peatonales entre las dos es fundamental.

Para alcanzar las metas del estudio, el equipo de desarrollo recomendaciones tanto para acomodar a la gente que manejan y estacionan en UConn Hartford y para apoyar a la gente que escoge tomar tránsito, caminar, o andar en bicicleta. Hay más información sobre el último pasaje en la sección “Programa de Transportación en el Centro Recinto de UConn”

Rutas de manejo alrededor del recinto pueden ser confuso, y el sistema debe ser establecido para interceptar tráfico vehicular antes de que llegue al recinto. El recinto va a ser un epicentro de demanda peatonal, particularmente en la calle Front. En consecuencia, las recomendaciones se enfocan en intervenciones que ayudan a la gente manejando que encuentren su camino a las zonas designadas de entrega y/o instalaciones de estacionamiento.

El camino desde las instalaciones de estacionamiento de estudiantes en el Centro de Convenciones es una preocupación particular. Hay acomodaciones peatonales en la propiedad del Centro de Convenciones, tanto adentro y entre el garaje y la banqueta de Columbus Boulevard. Partes interesadas notaron que

la percepción de seguridad puede ser una preocupación, tanto como las preocupaciones sobre la gente caminando en el área de alto tráfico vehicular.

Recomendaciones incluyen:

1. Designar una área de entrega
2. Mejorar acomodaciones peatonales en la intersección por la calle Columbus Blvd.
3. Usar signos de señalización de camino para intersecar tráfico en rumbo a UConn antes que llegue al Recinto.
4. Proporcionar acomodaciones peatonales a través de instalaciones de estacionamiento en el Centro de Convenciones

1 Designar un área de entrega

- Crear una área designada de entregas para visitantes y compañías de redes de transporte
- Trabajar con TNCs para vincular zonas designadas de entrega con aplicaciones de solicitud de jinete

2 Mejorar acomodaciones peatonales en la intersección por la calle Columbus Blvd.

- Añadir señales de señalización de camino desde el estacionamiento desde el Centro de Convenciones
- Usar señales de ventaja peatonales para incrementar la seguridad y visibilidad peatonal mientras disminuyendo el atraso con ajustando las fases de señales concurrente
- Extender el bordillo noreste en la salida de la autopista Whitehead a Columbus Blvd
- Considerar un estudio para determinar si las dos salidas de Whitehead son necesarias

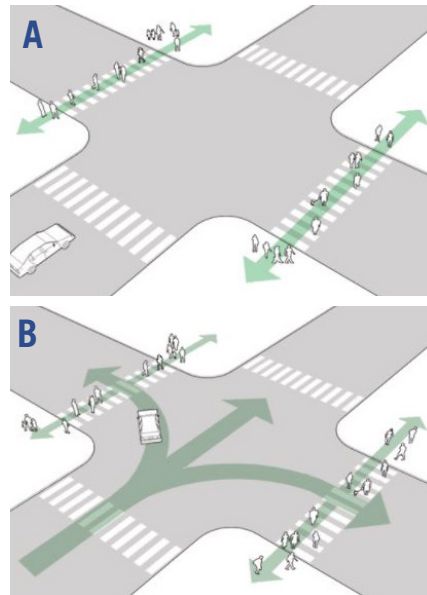


Figura 13 Señales de ventaja peatonales mejoran la seguridad con dándole una ventaja a peatones en intersecciones de alto volumen peatonal y vehicular. Por el momento que el tráfico comience a girar, los peatones ya empezaron a cruzar y por lo tanto son más visibles, causando que el tráfico giratorio se rinda (B).

(Image source: <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/intersection-design-elements/traffic-signals/leading-pedestrian-interval/>)

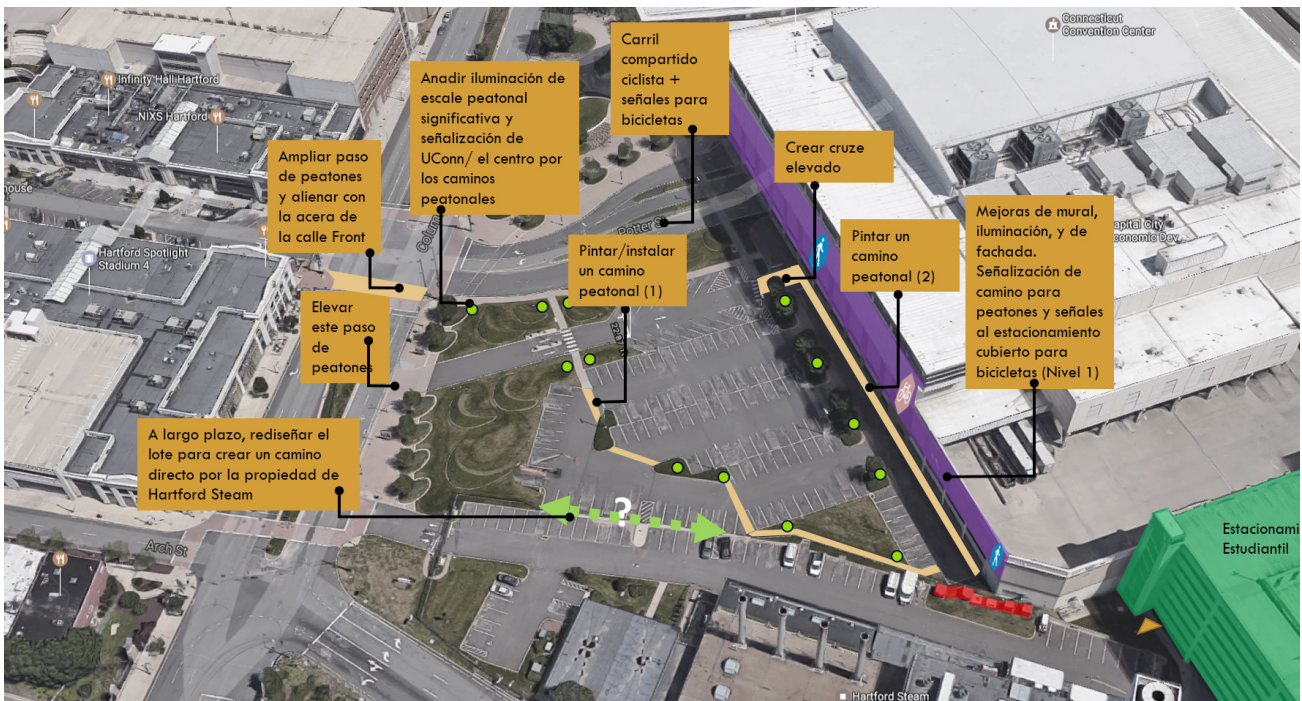


Figura 14 Mejoras posibles para instalaciones de camino por dentro del lote de superficie en el Centro de Convenciones.

3 Usar signos de señalización de camino para intersecar tráfico en rumbo a UConn antes que llegue al recinto

- Trabajar junto con HPA para proporcionar recursos de coordinación de estacionamiento disponible público en el sitio de internet de UConn
- Usar señalización de camino y avanzar información cuando sea posible para interceptar los vehículos visitantes antes que lleguen al recinto de UConn

4 Proporcionar acomodaciones peatonales a través de instalaciones de estacionamiento en Centro de Convenciones.

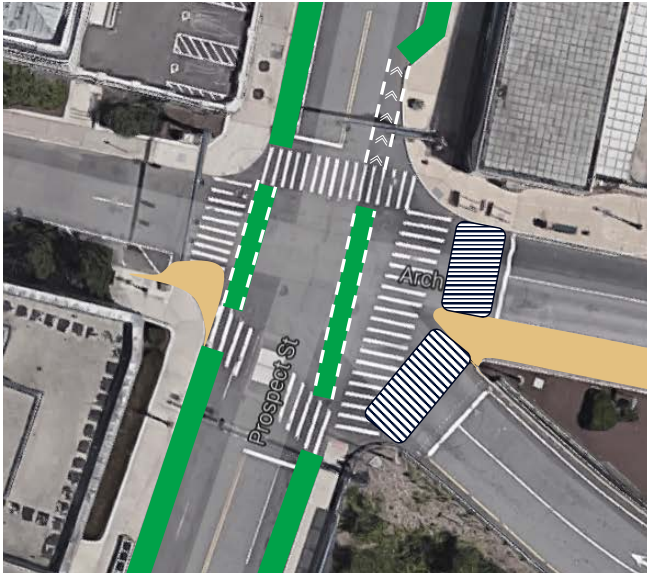
- Crear caminos designados para la gente caminando dentro del garaje del Centro de Convenciones por el lote de superficie hasta Columbus Blvd
- Considerar rediseñar el lote para acomodar a los peatones

MEJORAS CLAVE EN LAS INTERSECCIONES PARA TODOS USUARIOS

**La eliminación de carriles de viaje podrá requerir análisis adicional antes de implementación*

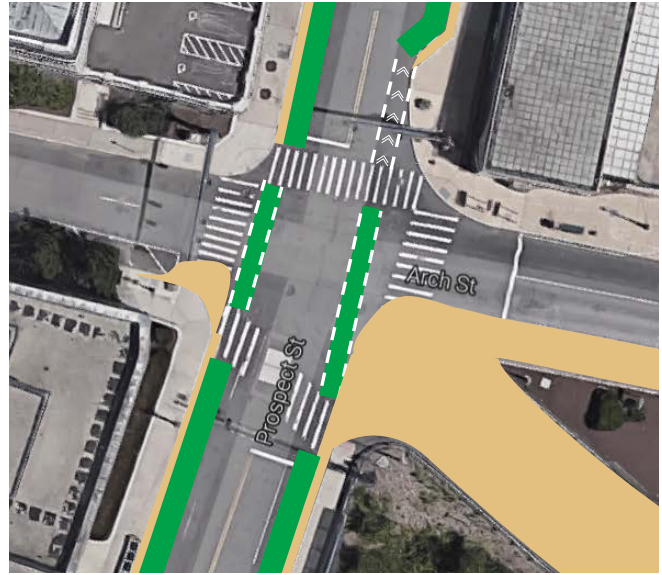
CALLES PROSPECT & ARCH

CORTO TERMINO

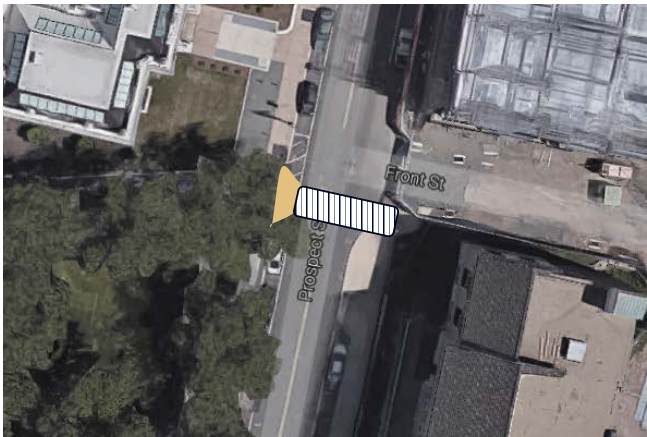


- Eliminar el estacionamiento en la calle a favor de instalaciones para bicicletas. Estas aproximadamente 25 espacios en la calle Prospect entre las calles Gold y Arch no son una porción significativa del inventario de estacionamiento en Hartford, a pesar de que actualmente pueden satisfacer las necesidades a corto plazo
- Eliminar o mover el carril de giro en la izquierda y llenar el carril adicional para disminuir las distancias de cruzar

A LARGO PLAZO



- Añadir extensión de bordillo en la esquina suroeste de Arch y Prospect para disminuir las distancias de cruzar en el sur.
- Si es factible, cerrar la salida de la autopista Whitehead y reclamar espacio para el desarrollo. Esto también creará una intersección mucho más pequeña y amistosa para los peatones y los que andan en bicicletas
- Ampliar el ancho de la banqueta para acomodar la gente en pie. Las banquetas deben ser lo suficiente ancho como para que dos personas en silla de ruedas puedan pasar



CALLES PROSPECT Y FRONT

TERMINO CORTO

- Añadir paso de peatones y extensiones de bordillo en pintura. Alinear con entrada del parque para conectar el parque con el Recinto

A LARGO PLAZO

- Considerar un paso de peatones elevado para incrementar la visibilidad de peatones
- Instalar una señal de luz intermitente de peatones similar a otras ciudades

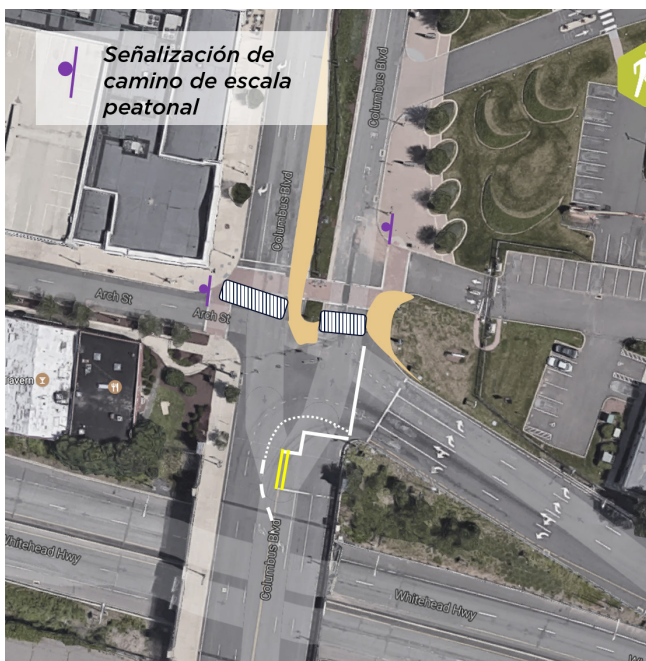
CRUCE DE CALLES FRONT Y ARCH* TERMINO CORTO



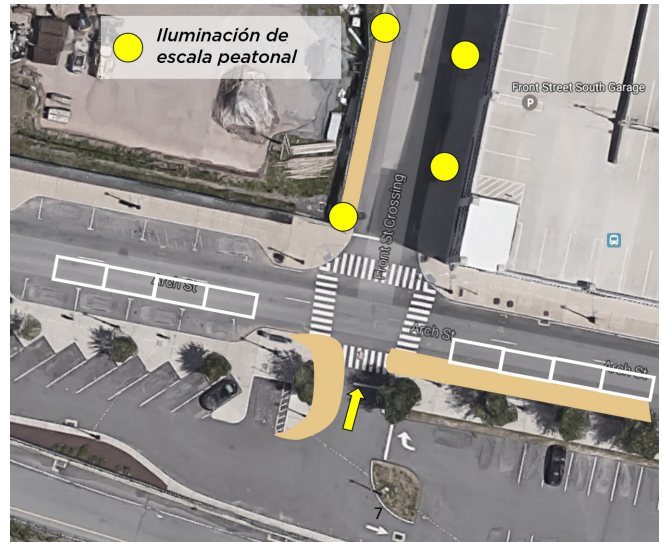
- Añadir iluminación de escala peatonal por el cruce de la calle Front para combatir usos inactivos por la noche (Garaje de la calle Front)
- Llenar la banqueta de asfalto a lo largo del recinto de Uconn.

****Urbanización pendiente puede reemplazar el estacionamiento en la Calle Arch.***

A LARGO PLAZO



A LARGO PLAZO



- Reemplazar carril de vehículo en el sur de la calle Arch con estacionamiento. Estacionamiento en los dos lados de la calle señalarán a los conductores que estarán entrando a un área urbana y deben de disminuir las velocidades
- Llenar el carril de estacionamiento en el sur para crear una banqueta ancha junto a la urbanización del futuro
- Estrechar la entrada de automóviles solo para tráfico de salida. (mantener la entrada en el oeste)

CALLES COLUMBUS BOULEVARD Y ARCH TERMINO CORTO

- Añadir señalización de camino de UConn de nivel peatonal
- Usar señal de tiempo peatonal concurrente para disminuir el tiempo de espera para la gente en pie
- Usar Señal de Ventaja Peatonal para incrementar la visibilidad de peatones cruzando

A LARGO PLAZO

- Si es factible, considerar eliminar carril hacia el sur de giro ala izquierda y ajustar los carriles de recibo
- Mover la barra de parada en el norte de Columbus hacia arriba para disminuir el tamaño e la intersección. Esto reducirá el retraso para conductores, y a la vez para gente en pie, como el tiempo de la señal podría ser disminuido
- Añadir extensiones de bordillo al lado de la propiedad Hartford Steam para disminuir tiempos de camino



ANDAR EN BICICLETA

Mientras la ciudad ha hecho progreso en la planificación de comodidades para bicicletas, **actualmente no hay rutas cómodas y directas al recinto**. Las únicas instalaciones cerca son las ciclo-carriles residentes por las calles Gold y Athenuem Way que conectan el parque Bushnell a el puente Founders, y las ciclovías rayadas en Charter Oak Ave desde la calle Sheldon hasta la calle South Prospect.

El estacionamiento de bicicleta seguro es también algo raro cerca del recinto. Mientras el nuevo recinto tiene planeado estacionamiento de bicicleta de corto termino, no está claro si **espacios cubiertos y seguros** serán disponible.

Andar en bicicleta para el recinto debe ser una opción atractiva y conveniente para estudiantes, facultad, y empleados. Así, instalaciones y estacionamiento de bicicleta deben ser extendidos e instalados en ubicaciones muy visibles. Soluciones de corto termino son relativamente simple; soluciones a largo plazo pueden requerir re-dedicar espacio de carretera actualmente dedicada para vehículos.

La Ciudad ha estado trabajando para mejorar la infraestructura local de bicicleta, desde mejoras en la calle Gold hasta codificando un mapa propuesto de rutas de bicicleta. El East Coast Greenway proporciona vínculos de bicicleta fuera de la carretera, pero su conexión a recinto está en una plaza separada de la calle Front por un par de escaleras. Las siguientes recomendaciones se basan en estos esfuerzos y deben ser coordinados con planes locales futuros de bicicleta.

Recomendaciones Incluyen:

1. Facilitar el estacionamiento de bicicleta en el recinto
2. Mejorar vínculos de bicicleta al Recinto
3. Mejorar conexiones regionales

1 Facilitar el estacionamiento de bicicleta en el recinto

- Revisar el estacionamiento de bicicleta con normas nacionales
- Proporcionar señalización de camino que incluya el estacionamiento de bicicletas
- Instalar comodidades en sitio para apoyar aquellos que eligen andar en bicicleta, incluyendo duchas, instalaciones para cambiarse, e instalaciones de reparación de bicicleta
- Perseguir estacionamiento de bicicleta en largo plazo, cubierto y seguro ubicado en el recinto y/o en el garaje del Centro de Conversiones
- Considerar estacionamiento de bicicleta a largo plazo donde el East Coast Greenway y el Recinto se reúnen, encima del garaje La calle Front North, para que la gente que anda en bicicleta no tengan que subir o bajar las escaleras

2 Mejorar vínculos de bicicleta al recinto

- Designar una instalación fuera de la carretera por la banqueta ancha en la calle Gold, de acuerdo con el plan de East Coast Greenway.
- Añadir carriles compartidos ciclistas y señales en la calle Prospect en el corto termino (Figura 15).
- Considerar eliminar el estacionamiento en uno o ambos lados de la calle Prospect y/o la calle Gold para crear ciclovías de alta calidad (Figura 16)
- Mejorar vínculos de bicicleta entre el East Coast Greenway y el recinto, por ejemplo, instalar un canal para bicicletas en las escaleras al Travelers Plaza desde el cruce de la Calle Front.

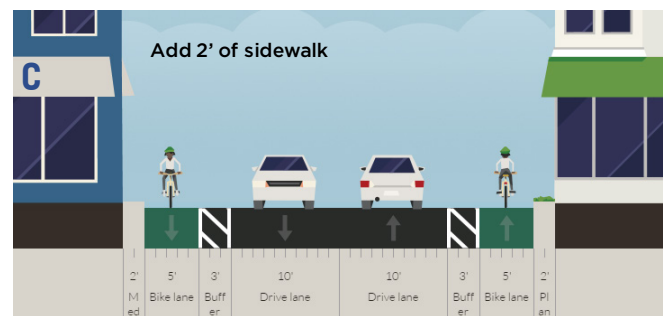
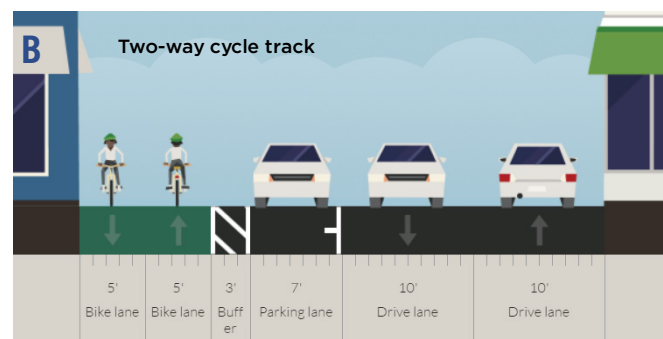
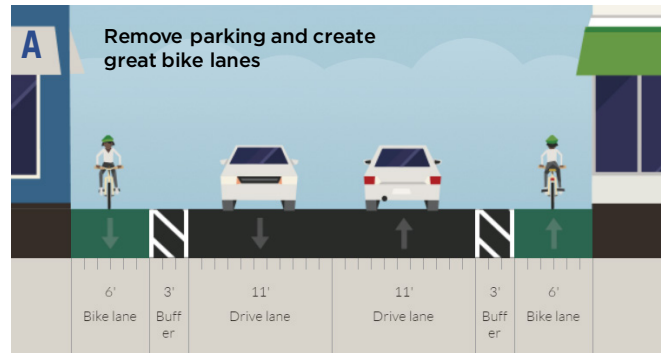


Figura 15 sección transversal potencial de corto termino para la calle Prospect que retiene el estacionamiento existente.



El East Coast Greenway puede ser difícil de encontrar desde el recinto de Hartford UConn, como se ve en este signo ubicado encima de la entrada del garaje.

Figura 16 Las calles Prospect y Gold son aproximadamente 40 de banqueta-banqueta. Los siguientes diagramas ilustran como las ciclovías pueden ser integradas en este "derecho de paso", incluyendo opciones que preservan algunos espacios de estacionamiento en la carretera.



3 Mejorar conexiones regionales

- Implementar conexiones a redes de bicicleta recreativo y regional como el East Coast Greenway y el Riverwalk Path
- Perseguir un sistema de bicicletas compartido por toda ciudad de que pueda extender el alcance del tránsito y servir viajes cortos.



PROGRAMA DE TRANSPORTE DEL CENTRO RECINTO DE UCONN

UConn ha asegurado aproximadamente 600 espacios de estudiantes para 3,000 estudiantes, y estacionamiento amplio para empleados y facultad. Actualmente, el plan es para ofrecer el estacionamiento al mismo precio que los otros recintos de UConn, que será aproximadamente **descontado 85% de las tarifas de estacionamiento mensuales típicas**. Este descuento, si no es balanceado con apoyo para otras elecciones de modalidad, **fomentará el manejo y el estacionamiento y podrá iniciar atascos de estacionamiento para estudiantes**. Además, este sistema **crea un desequilibrio para todos** con incentivando el estacionamiento y ofreciendo casi nada de motivación para esos que eligen caminar, andar en bicicleta, y/o usar tránsito. Programas de Gestión de Demanda de Transporte serán clave para animar a la gente que caminen, anden en bicicleta, y/o usar el tránsito para llegar al recinto.

El sistema de UConn más amplio crea paridad entre el manejo y otras modalidades por medio de programación de la Gestión de Demanda de Transporte y proporcionando beneficios a aquellos que eligen otras opciones que manejar al Recinto. La Gestión de Demanda de Transporte es la aplicación de estrategias y políticas para reducir la demanda de viajes (específicamente aquellos de vehículos privados de uso individual), o para redistribuir esta demanda en el espacio o el tiempo.

La Gestión de Demanda de Transporte puede ayudar a UConn Hartford a responder proactivamente al y acomodar crecimiento futuro anticipado en el recinto y las demandas correspondientes de transporte de los estudiantes, empleados, y facultad. La Gestión de Demanda de Transporte también reducirá la necesidad de construir espacios de estacionamiento adicional carros o rentarlos de los garajes del Centro de Convenciones o el Distrito La calle Front.

Estas medidas de la Gestión de Demanda de Transporte fortalecerán a UConn Hartford como un ambiente de trabajo y estudiantil atractivo, ayudando

a aumentar el perfil de la universidad y promover el reclutamiento. Con empleando estrategias y programas de la Gestión de Demanda de Transporte, UConn Hartford puede proporcionar una mayor gama de beneficios de transporte para empleados y estudiantes. Mejores oportunidades comunicativas y de transporte alternativo responden a las preocupaciones de padres y familias sobre UConn Hartford como un Recinto con poca vivienda estudiantil.

Recomendaciones Incluyen:

1. Adoptar y expandir un programa de Gestión de Demanda de Transporte para Empleados/ Facultad/ Estudiantes
2. Expandir oportunidades de programas de auto compartido
3. Comunicaciones
4. Realizar Supervisión Anual de Transporte

1 Adoptar y expandir un programa de Gestión de Demanda de Transporte para Empleados/ Facultad/ Estudiantes

- Crear programa de transporte para el Recinto de UConn en el centro adaptado a las necesidades específicas los empleados, facultad, y estudiantes del Recinto en el centro.
- Ofrecer programa de estacionamiento de “sacar dinero” donde empleados /facultad/ estudiantes que eligen no estacionar serian pagados en efectivo el valor del subsidio de estacionamiento.
- Establecer un beneficio de bicicleta para viajeros por medio del programa de beneficios de viaje federal.
- Establecer otros incentivos de Caminar y bicicleta para estudiantes que no reciben un pase de estacionamiento.
- Proporcionar información en el recinto sobre programas de viajes compartidos (ej. NuRide, CTRides)
- Considerar valoración más cerca del valor de mercado para estacionamiento en el centro de Hartford.
- Continuar el programa existente de UPASS para que los estudiantes, empleados, y facultad reciban transporte gratis con una identificación de UConn.

2 Expandir Oportunidades de Programas de Auto Compartido

- Localizar vehículos de programas de auto compartido más cerca al recinto. Programas de auto compartido pueden proporcionar una opción para aquellos que necesitan manejar de vez en cuando, como para transportar materiales para un proyecto.
- Expandir programa de membresía descontada para programa de auto compartido del recinto Storrs de UConn

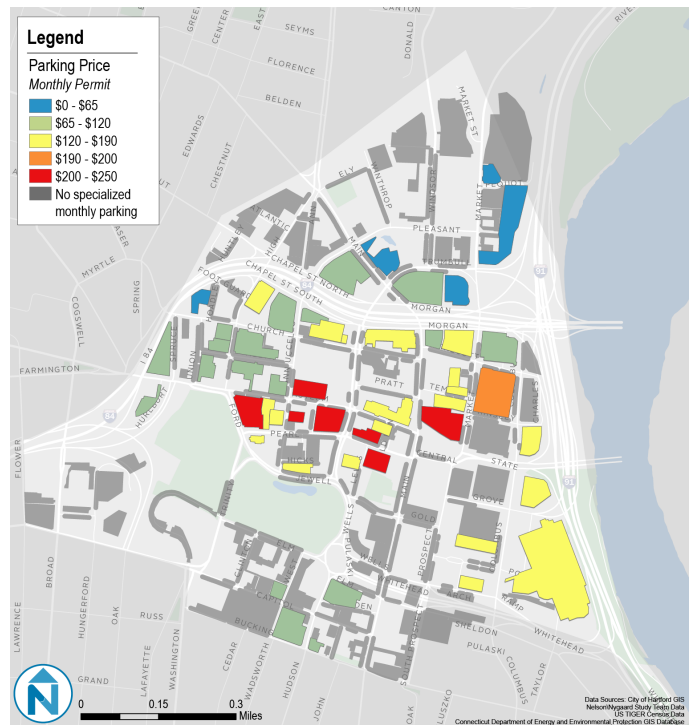


Figura 17 Una encuesta en el 2014 sobre los precios de estacionamiento en el centro de Hartford demuestra que casi ningun espacio de estacionamiento sur de I-84 cuesta menos de \$65/mes. El precio de estacionamiento en UConn sera subsidiado para afiliados de la Universidad a \$22/mes.

3 Comunicaciones

- Promover servicios de autobús de enlace a-demanda al Aeropuerto Internacional Bradley y el recinto de New London.
- Promover servicio de autobús regular entre UConn Storrs y UConn Hartford.
- Marcar el programa de Gestión de Demanda de Transporte de UConn y promover a través de medios de impresión tradicionales, medios de comunicación social, y ferias anuales de benéficos de transporte para aumentar el conocimiento

4 Realizar Supervisión Anual de Transporte

- Examinar el conocimiento de empleados/facultad/ estudiantes sobre los programas de transporte y de la Gestión de Demanda de Transporte.
- Examinar empleados/facultad/estudiantes una vez que el Recinto este abierto para mejor entender las necesidades de transporte.
- Observar las entradas y salidas del garaje de estacionamiento para determinar el comparte de modalidad diario y para rastrear relativo a las metas de transporte y sostenibilidad de la universidad.

Lo siguiente es un borrador de cronograma de implementación solo para uso de planificación

CATEGORÍA	ENFOQUE SECUNDARIO	ACCIÓN	PLAZO DE EJECUCION			COSTO	
			Corto	Medio	Largo		
Acceso de tránsito al recinto	Añadir la marca de UConn Hartford a paradas principales de CTtransit cerca del recinto	Añadir señalización de UConn Hartford en los refugios de para de autobús en la calle Gold y Main	◆			\$	
		Designar paradas en la intersección de las calles Gold y Main como "UConn Hartford" en los mapas y horarios	◆			\$	
		Añadir mapas demostrando caminos peatonales a las calles Front y Prospect y las paradas de las calles Main y Gold	◆			\$	
		Añadir información de llegada en tiempo real en las paradas de autobús		◆		\$\$	
	Mejorar instalaciones de autobús en el sur de la calle Main	Añadir refugios a las paradas de auto bus enfrente de la biblioteca en la calle Main		◆		\$\$	
		Añadir información en tiempo real en las paradas de autobús		◆	◆	\$\$	
	Conexiones de tránsito en el recinto	Instalar un TransitScreen en las entradas del edificio del Recinto principal	◆			\$	
		Añadir señales de camino que incluyan paradas de autobús locales en el recinto	◆			\$	
		Instalar máquinas de pases y boletos de autobús en el recinto	◆			\$	
		Proporcionar folletos de información de tránsito a futuros estudiantes	◆			\$	
		Fomentar que elecciones de vivienda sean cerca de las conexiones de tránsito entre el recinto de Hartford y el recinto de Storrs	◆	◆			
		Mejorar la frecuencia de las conexiones de autobús entre el recinto de Hartford y el Recinto de Storrs	◆		◆	\$\$\$	
	Mejorar instalaciones de tránsito en la cuida	Considerar tratos de prioridad de tránsito en la calle Main			◆	\$\$\$	
	Colaborar con socios y proveedores de servicios	Perseguir una asociación con CTtransit para conectar los recintos de UConn	◆			\$\$	
		Mejorar la frecuencia de conexiones de autobuses entre el recinto de Hartford y el recinto de Storrs	◆			\$\$\$	
		Considerar actualizar el sitio de internet de CTtransit		◆		\$	
	Caminando al recinto y caminando desde el tránsito	Mejorar Intersecciones Clave	Prospect y Arch: eliminar el estacionamiento en la calle y reemplazar con instalaciones de bicicleta	◆			\$\$\$
			Prospect y Arch: Eliminar o mover el carril de giro en la izquierda y llenar el carril	◆			\$\$\$
Prospect y Arch: Añadir extensión de bordillo en la esquina suroeste				◆		\$\$\$	
Prospect y Arch: Considerar cerrar la salida de la autopista Whitehead					◆	\$\$\$	
Prospect y Arch: Aumentar el ancho de la banqueta					◆	\$\$	
Prospect y Front: añadir paso de peatones y extensiones de bordillo en pintura entre la calle Front y la entrada al parque.			◆			\$	
Prospect y Front: Considerar un paso de peatones elevado				◆		\$	
Prospect y Front: Instalar una señal de luz intermitente de peatones				◆		\$\$	
Arch y Front: -Añadir iluminación de escala peatonal por el cruce de la calle Front			◆			\$\$	
Arch Y Front - Reemplazar carril de vehículo en el sur de la calle Arch con estacionamiento.			◆			\$	
Arch Y Front: Llenar el carril de estacionamiento en el sur para crear una banqueta más ancha			◆		\$\$		

CATEGORÍA	ENFOQUE SECUNDARIO	ACCIÓN	PLAZO DE EJECUCION			COSTO
			Corto	Medio	Largo	
		Arch Y Front: Llenar el carril de estacionamiento en el sur para crear una banqueta más ancha		◆		\$\$
		Arch Y Front: Estrechar la entrada de automóviles para solo tráfico existente		◆		\$
		Columbus Y Arch: Añadir señalización de camino de UConn a nivel peatonal	◆			\$
		Columbus Y Arch: Usar señal de tiempo peatonal concurrente	◆			\$
		Columbus Y Arch: Usar Señal de Ventaja Peatonal para incrementar la visibilidad de peatones cruzando	◆			\$
		Columbus y Arch: Considerar eliminar carril hacia el sur de giro ala izquierda y ajustando los carriles de recibo		◆		\$\$
		Columbus y Arch: Mover la barra de parada en el norte de Columbus hacia arriba		◆		\$
		Columbus y Arch: Añadir extensiones de bordillo al lado de la propiedad Hartford Steam			◆	\$\$
	Integrar La calle Front como una calle compartida que es parte del recinto	Intervenciones de termino corto (maceteros, pintura, camiones, ect.)	◆			\$
		Repavimentando la calle para crear una plaza de prioridad para peatones y bicicletas			◆	\$\$\$
		Programar más eventos locales y universitarios	◆	◆	◆	\$
	Iluminación de escala peatonal	Añadir iluminación por la calle Prospect		◆		\$
		Añadir iluminación por el cruce de la calle Front		◆		\$
	Señalización de camino	Expandir el programa de señalización de camino iQuilt para instalar señales de camino con UConn Hartford en intersecciones clave	◆			\$
	Pasarelas del recinto	Construir pasarelas en ubicaciones clave en el recinto		◆		\$
Manejando Al Recinto Y Caminando para/desde los Garajes	Designar una área de entrega	Crear una área de entrega en la calle Prospect	◆			\$
		Trabajar con TNCs para vincular zonas designadas de entrega con aplicaciones de solicitud de jinete	◆			\$
	Mejorar intersecciones por la calle Columbus Blvd.	◆	◆	◆	\$\$\$	
	Usar señalización de camino para intersecar tráfico vehicular	Trabar junto con HPA para proporcionar recursos de coordinación de estacionamiento disponible público en el sitio de internet de UConn	◆			\$
		Usar señalización de camino y avanzar información cuando sea posible para interceptar los vehículos visitantes antes que lleguen al recinto de UConn	◆			\$
	Acomodaciones peatonales a través de instalaciones de estacionamiento en el Centro de	Crear caminos designados para la gente caminando dentro del garaje del Centro de Convenciones por el lote de superficie hasta Columbus Blvd.	◆			\$
		Considerar rediseñar el lote para acomodar a los peatones			◆	\$\$

****Cuando mejorando intersecciones clave, la eliminación de carriles de viaje podrá requerir análisis adicional antes de implementación****

CATEGORÍA	ENFOQUE SECUNDARIO	ACCIÓN	PLAZO DE EJECUCION			COSTO
			Corto	Medio	Largo	
Montar bicicleta al recinto	Facilitar el estacionamiento de bicicleta en el recinto	Revisar el estacionamiento de bicicleta para normas nacionales		◆		
		Proporcionar señalización de camino que incluya el estacionamiento de bicicletas	◆			
		Instalar comodidades en sitio		◆		
		Perseguir estacionamiento de bicicleta en largo plazo que sea cubierto y seguro	◆	◆		
		Considerar estacionamiento de bicicleta a largo plazo donde el East Coast Greenway y el Recinto se reúnen	◆			
	Mejorar vínculos de bicicleta al Recinto	Designar una instalación fuera de la carretera por la banqueta ancha en la calle Gold	◆			
	Conexiones regionales	Añadir carriles compartidos ciclista y señales en la calle Prospect	◆			
		Considerar eliminar el estacionamiento en uno o ambos lados de la calle Prospect y/o la calle Gold para crear ciclovías de alta calidad		◆		
		Implementar conexiones a redes de bicicleta recreativo y regional	◆			
		Perseguir instalaciones designadas para bicicletas en el centro de Hartford		◆	◆	
Perseguir un sistema de bicicletas compartido por toda ciudad					◆	
Programa de transporte para el recinto de UConn en el centro	Adoptar y expandir un programa de Gestión de Demanda de Transporte para Empleados/ Facultad/ Estudiantes	Crear programa de transporte para el recinto de UConn en el centro	◆			
		Ofrecer programa de estacionamiento de donde empleados / facultad/ estudiantes que eligen no estacionar serían pagados en efectivo el valor del subsidio de estacionamiento.	◆	◆		
		Establecer un beneficio de bicicleta para viajeros	◆			
		Establecer otros incentivos de Caminar y bicicleta para estudiantes que no reciben un pase de estacionamiento.		◆		
		Proporcionar información en el recinto sobre programas de viajes compartidos (ej. NuRide, CTRides)	◆			
		Considerar valoración más cerca del valor de mercado para estacionamiento en el centro de Hartford.			◆	
	Expandir oportunidades de programas de auto compartido opportunities	Ubicar vehículos de Zipcar más cerca del recinto	◆			
		Expandir el programa de membresía descontada para el programa de auto compartido del recinto Storrs de UConn	◆			
		Comunicaciones	Promover servicios de autobus de enlace a-demanda a Aeropuerto Internacional Bradley, New London, y el recinto the UConn Storrs	◆		
	Realizar Supervisión de Transporte Anual	Brand UConn TDM program and promote via traditional print media, social media, and annual transportation benefits fairs to raise awareness	◆	◆	◆	
		Examinar el conocimiento de empleados/facultad/ estudiantes sobre los programas de transporte y de la Gestión de Demanda de Transporte		◆	◆	
		Examinar empleados/facultad/estudiantes una vez que el Recinto este abierto para mejor entender las necesidades de transporte		◆	◆	
		Observar las entradas y salidas del garaje de estacionamiento para determinar el comparte de modalidad diario y para rastrear relativo a las metas de transporte y sostenibilidad de la universidad.		◆	◆	

