

THE NATIONAL INSTITUTE
FOR TRANSPORTATION AND
COMMUNITIES AND
COMICS STUDIES AT
PORTLAND STATE
UNIVERSITY PRESENTS...



MOVIÉNDONOS DEL AUTOMÓVIL A LAS PERSONAS

ESCRITO:

KELLY J.
CLIFTON

y

KRISTINA M.
CURRANS

ILUSTRACIÓN:

JOAQUIN
GOLEZ

ESCRITOE INVESTIGADO

KELLY J. CLIFTON, PHD

Y

KRISTINA M. CURRANS, PHD

ILUSTRACIÓN
JOAQUIN GOLEZ

EDITADO
RYAN ALEXANDER-TANNER

Y

SUSAN KIRTLEY, PHD

TRADUCCIÓN
GABRIEL G. QUIÑONES - ZAMBRANA

AGRADECIMIENTOS

ESTE PROYECTO FUE FINANCIADO POR "NATIONAL INSTITUTE FOR TRANSPORTATION AND COMMUNITIES (NITC; GRANT NUMBER 1532), A U.S. DOT UNIVERSITY TRANSPORTATION CENTER". TAMBIÉN NOS GUSTARÍA AGRADECER A "RESEARCH AND GRADUATE STUDIES (RGS) AND COMIC STUDIES AT PORTLAND STATE UNIVERSITY (PSU)" POR SU APOYO FINANCIERO, GRATUITO E INCONDICIONAL PARA ESTE PROYECTO. EN PARTICULAR, QUEREMOS BRINDARLE UN AGRADECIMIENTO ESPECIAL A JASON PODRABSKY, VICEPRESIDENTE INTERINO DE "RESEARCH AND GRADUATE STUDIES (RGS)" EN PSU, POR SER UN LÍDER VISIONARIO Y VER EL VALOR DE LOS CÓMICS COMO UNA HERRAMIENTA DE COMUNICACIÓN PARA LOS INVESTIGADORES.

EL CÓMIC SE MEJORÓ CON LA RETROALIMENTACIÓN Y LOS COMENTARIOS DE NUESTROS EVALUADORES TÉCNICOS, INCLUYENDO A KENNETH STAHL, ANNE HILL, SUSAN HANDY, DAVID SOMERS Y WES MARSHALL, Y LOS MIEMBROS DE LA COMUNIDAD DE PORTLAND, OR Y TUCSON AZ, TINA KIMMY Y EVREN SONMEZ QUE FUERON INVALUABLES PARA AYUDARNOS A OBTENER COMENTARIOS DE LAS COMUNIDADES. CAIT MCCUSKER BRINDÓ INFORMACIÓN INICIAL PARA DARLE FORMA AL PROYECTO. AMY SPRING, JOHN MACARTHUR Y KACY MCKINNEY, PHD DEDICARON SU TIEMPO PARA PARTICIPAR DE UN TALLER DE DESEMPEÑO DEL CÓMIC QUE FUE MUY PRODUCTIVO E IMPORTANTE.

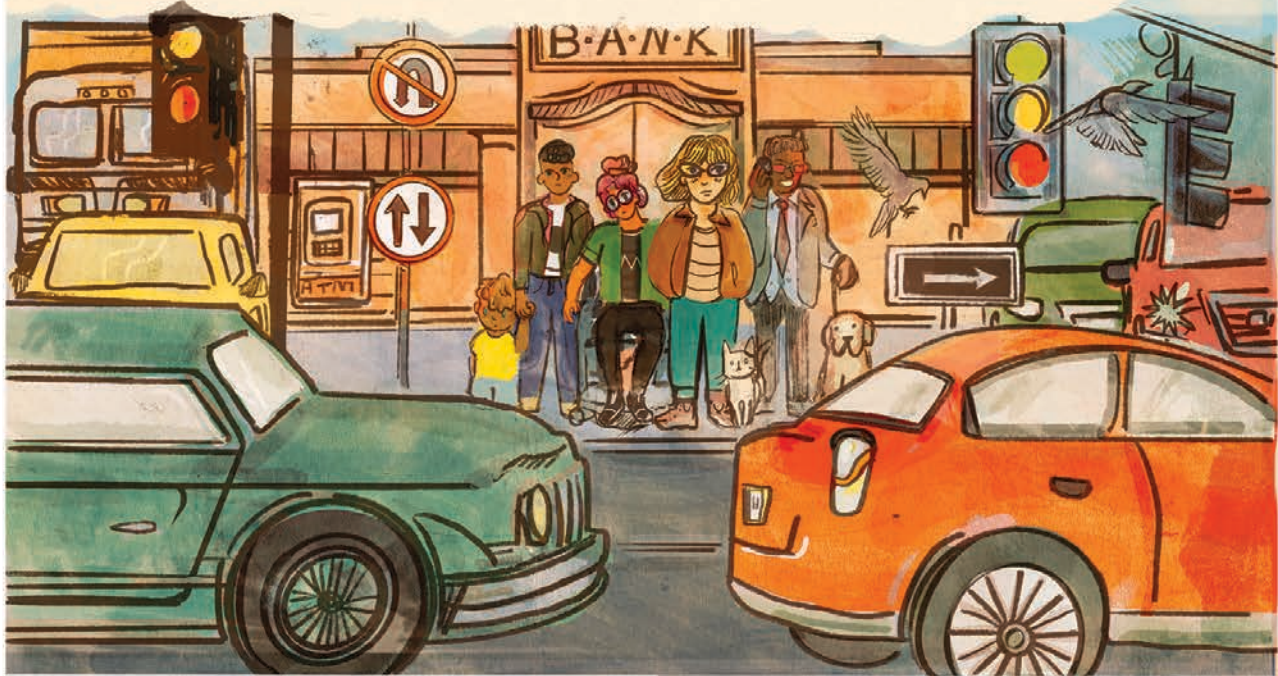
ESTE PROYECTO SE INSPIRÓ EN LOS CURSOS DE CÓMICS OFRECIDOS POR "PORTLAND COMMUNITY COLLEGE" MEDIANTE EDUCACIÓN CONTINUA. NO SE HUBIESE PUBLICADO SIN EL APOYO Y LOS CONOCIMIENTOS OBTENIDOS DE RYAN ALEXANDER-TANNER, T. EDWARD BAK Y SARAH MIRK.

UN AGRADECIMIENTO MUY ESPECIAL PARA RYAN ALEXANDER-TANNER POR SUS EXCELENTE HABILIDADES EN EL DESARROLLO DE CÓMICS Y POR MANTERNOS ENFOCADOS; SUSAN KIRTLEY, PHD POR DAR FORMA A LA NARRATIVA Y DEFENDER NUESTRA VISIÓN; Y A JOAQUÍN GOLEZ POR HACER QUE NUESTRAS PALABRAS COBRAN VIDA. ESTE CÓMIC NO PODRÍA HABERSE COMPLETADO SIN EL ARDUO TRABAJO DE ESTE EQUIPO INTERDISCIPLINARIO.

DEDICAMOS ESTE CÓMIC A \$BILL.

NO SÉ CUÁNTO TIEMPO LLEVO ATRAPADA EN ESTA INTERSECCIÓN SIN NINGUNA MANERA FÁCIL O SEGURA DE CRUZAR. ¡ESTOS CARROS VAN DEMASIADO RÁPIDO! A LOS CONDUCTORES PARECE QUE NO LES IMPORTA QUE ESTOY AQUÍ. ¿ACASO NADIE PENSÓ EN LOS PEATONES? ¿CUÁNDO SE CONVIRTIÓ...

TODO SOBRE EL AUTOMÓVIL?



INICIALMENTE LOS AUTOMÓVILES, CREADOS EN 1886, ERAN JUGUETES PARA LA POBLACIÓN ADINERADA. EN 1900, HABÍAN SOLO 8,000 OPERANDO EN TODO ESTADOS UNIDOS.



EL MODELO T - LANZADO AL MERCADO EN EL 1908 - HIZO QUE LOS AUTOMÓVILES FUERAN MÁS ACCESIBLES PARA LOS HOGARES Y LAS PERSONAS PROMEDIO EN ESTADOS UNIDOS.



LA POPULARIDAD DE LOS AUTOMÓVILES AUMENTÓ DRÁSTICAMENTE, Y YA PARA EL 1920 HABÍA 8 MILLONES EN LAS CARRETERAS. LAS CARRETERAS SE VOLVIERON CAÓTICAS.



PARA CREAR UN FLUJO MÁS ORDENADO, LOS INGENIEROS DESARROLLARON ESTÁNDARES DE DISEÑO Y UNAS "REGLAS DE LAS CARRETERAS". ¡BIENVENIDA A LOS SEMÁFOROS!



LUEGO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, LOS AUTOMÓVILES Y LAS NUEVAS VIVIENDAS EN LOS SUBURBIOS SE CONVIRTIERON EN PARTE DE LA IDENTIDAD DEL SUEÑO NORTEAMERICANO. LOS PLANIFICADORES, ARQUITECTOS E INGENIEROS COMENZARON A PENSAR EN OTRAS FORMAS EN LAS QUE LOS AUTOMÓVILES PUDIERAN REDISEÑAR LAS CIUDADES.

PODEMOS CONECTAR LOS SUBURBIOS CON EL CENTRO DE LA CIUDAD, PASÁNDOLE POR ENCIMA A ESTA COMUNIDAD DETERIORADA.



ESTA NUEVA TECNOLOGÍA FUE ADOPTADA RÁPIDAMENTE POR MUCHAS CIUDADES, CONSTRUYENDO AUTOPISTAS PARA MOVER LOS VEHÍCULOS DE MANERA MÁS EFICIENTE A TRAVÉS DE LA CIUDAD, LO MÁS RÁPIDO POSIBLE. PERO MUCHAS COMUNIDADES POBRES, MAYORMENTE COMUNIDADES DE COLOR, FUERON DESTRUIDAS INTENCIONALMENTE. HOY EN DÍA, AÚN VIVIMOS CON LAS CONSECUENCIAS DE ESTE LEGADO RACISTA.



LOS VEHÍCULOS PERSONALES EVOLUCIONARON Y SE CONVIRTIERON EN SÍMBOLOS DE LA CULTURA NORTEAMERICANA. INGENIEROS Y PLANIFICADORES URBANOS CONTINUARON PRIORIZÁNDOLOS EN TODAS LAS ESCALAS - DESDE LAS REGIONES HASTA LAS PARCELAS INDIVIDUALES.

DE ESTA MANERA, NOS ASEGURAMOS DE QUE TODOS PUEDAN CONDUCIR A ESTE NUEVO CENTRO COMERCIAL.



LOS INGENIEROS DESARROLLARON UNA ESTRATEGIA PARA INTEGRAR LOS AUTOMÓVILES A LA PLANIFICACIÓN DE NUEVOS DESARROLLOS, LLAMADA "ESTUDIOS DE IMPACTO VIAL". ESTOS ESTUDIOS ESTIMAN EL NÚMERO DE VIAJES POR VEHÍCULO QUE SE GENERAN POR LOS NUEVOS DESARROLLOS Y LOS EFECTOS DE ESTOS EN EL FLUJO VEHICULAR.



*AKA: ESTUDIOS DE IMPACTO DE TRÁFICO O ANÁLISIS DEL IMPACTO DE TRÁFICO

LUEGO DE DETERMINAR EL IMPACTO DE LOS NUEVOS DESARROLLOS EN EL TRÁFICO, LOS PLANIFICADORES REALIZAN SUGERENCIAS PARA MANEJAR LA CONGESTIÓN COMO, POR EJEMPLO, EL AÑADIR MÁS CARRILES EN LAS CARRETERAS O SEÑALES DE TRÁFICO.



CLAVE EN EL PROCESO ES EL "INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS TRIP GENERATION HANDBOOK AND MANUAL" * (ITE, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS). PUBLICADO EN 1976, SE CONVIRTIÓ EN EL RECURSO MÁS UTILIZADO PARA LA PLANIFICACIÓN DEL USO DEL SUELO Y LA TRANSPORTACIÓN.



AKA: "GENERACIÓN DE VIAJES"

EL MANUAL ES UNA COMPILACIÓN DE DATOS RELACIONADOS AL NÚMERO DE VIAJES POR VEHÍCULO ESPERADOS POR LOS NUEVOS SUPERMERCADOS, CENTROS COMERCIALES Y OTROS TIPOS DE DESARROLLO.



ESTOS DATOS SE RECOPILAN MEDIANTE EL CONTEO DE VEHÍCULOS QUE ENTRAN Y SALEN EN DISTINTOS LUGARES A TRAVÉS DE TODO ESTADOS UNIDOS, CON UN ENFOQUE EN LOS MOMENTOS DE MAYOR FLUJO DEL DÍA.

ESOS TUBOS EN LAS CALLES - ¡ESTÁN CONTANDO VEHÍCULOS!



ESTA INFORMACIÓN AYUDA A LOS PLANIFICADORES A DETERMINAR CUÁNTO TRÁFICO SE FORMARÁ POR UN NUEVO DESARROLLO. POR EJEMPLO, DIGAMOS QUE UN DESARROLLADOR QUIERE CONSTRUIR UN BANCO.



BASADO EN LOS RESULTADOS OBTENIDOS ENTRE EL 1980 Y EL 2010, EL MANUAL CONTIENE INFORMACIÓN SOBRE DOS TIPOS DE BANCOS - BANCOS SOLO CON ENTRADAS PEATONALES Y BANCOS CON VENTANILLAS PARA LOS AUTOS.



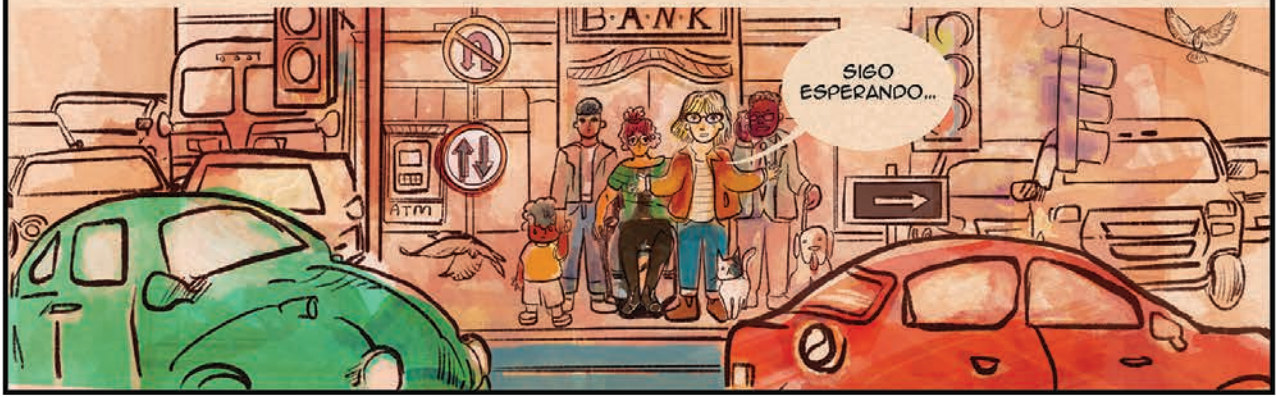
SE ESTIMA QUE UN BANCO DE 4,000 PIES CUADRADOS CON SOLO ENTRADAS PEATONALES GENERA APROXIMADAMENTE 100 VIAJES EN VEHÍCULO EN LOS MOMENTOS DE MAYOR FLUJO.



ESTOS VIAJES ESTIMADOS SON COMPARADOS CON LOS NIVELES DE TRÁFICO ACTUALES. SI DEMUESTRAN QUE PUDIERAN OCASIONAR DEMORAS INACEPTABLES, SE REALIZAN CAMBIOS QUE PUEDEN INCLUIR - AÑADIR CARRILES, ENTRADAS, O SEMÁFOROS.



PERO HOY EN DÍA, AÚN TENEMOS CONGESTIÓN. ¿NO SE SUPONÍA QUE TODA ESTA PLANIFICACIÓN IBA A AYUDAR?



DEBIDO A QUE LA INFORMACIÓN RECOPIADA DE LOS ESTUDIOS DE GENERACIÓN DE VIAJES INCLUYE INFORMACIÓN DESDE LOS 1980S, ESTOS NO CONSIDERAN LOS CAMBIOS RELACIONADOS A CÓMO VIVIMOS HOY, INCLUYENDO LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS Y LAS PERSONAS NO UTILIZANDO CARROS.



EL AÑADIR MÁS ESPACIO PARA LOS AUTOMÓVILES PUEDE HACER MÁS DIFÍCIL EL PODER MOVERSE USANDO OTROS MODOS DE TRANSPORTACIÓN, CREANDO UN CICLO DE DEPENDENCIA EN LOS AUTOMÓVILES.







EL MANUAL DE GENERACIÓN DE VIAJES HA MEJORADO EL PROCESO DE RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN, Y YA NO UTILIZA INFORMACIÓN VIEJA Y OBSOLETA.



LA EDICIÓN MÁS RECIENTE INCLUYE NUEVAS CATEGORÍAS DE USOS DE SUELO COMO VIVIENDA ASEQUIBLE Y HASTA LOS DISPENSARIOS DE MARIHUANA. ADICIONALMENTE, INCLUYE INFORMACIÓN DEL CONTEXTO.



¿CÓMO TERMINAMOS CON ESTE ENTORNO TAN DESAGRADABLE?



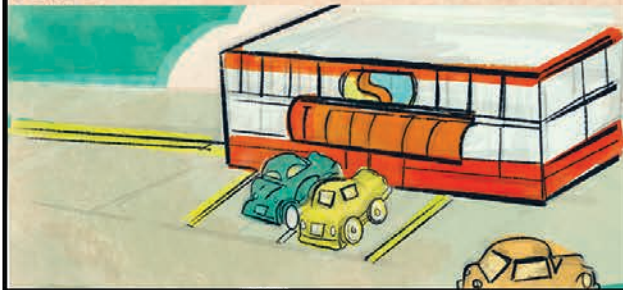
TODO COMENZÓ CUANDO UNA PERSONA DECIDIÓ CONSTRUIR ESTE MINIMART EN ESTA PARCELA. ELLA COLABORÓ CON ARQUITECTOS Y PLANIFICADORES PARA CREAR UN PLAN DE ÁREA QUE INCLUYERA SU VISIÓN.



LAS REGULACIONES DE DESARROLLO LOCALES DETERMINARON QUE SE PODÍA CONSTRUIR EN ESTE LUGAR, CUÁN ALEJADO DEBERÍA ESTAR EL EDIFICIO DE LA CARRETERA, LAS CONEXIONES PEATONALES, EL NÚMERO Y LA LOCALIZACIÓN DE LAS ENTRADAS Y SALIDAS DE LOS VEHÍCULOS, Y HASTA EL NÚMERO DE ESTACIONAMIENTOS REQUERIDO.



LA MAYORÍA DE LAS CIUDADES REQUIEREN UN NÚMERO MÍNIMO DE ESTACIONAMIENTOS DEPENDIENDO DEL TIPO Y DEL TAMAÑO DEL DESARROLLO. EL DESARROLLADOR PUDIERA AÑADIR MÁS DE LO REQUERIDO, AUNQUE FUESE PROBABLE QUE NO SE UTILICE LA MAYORÍA DEL TIEMPO.



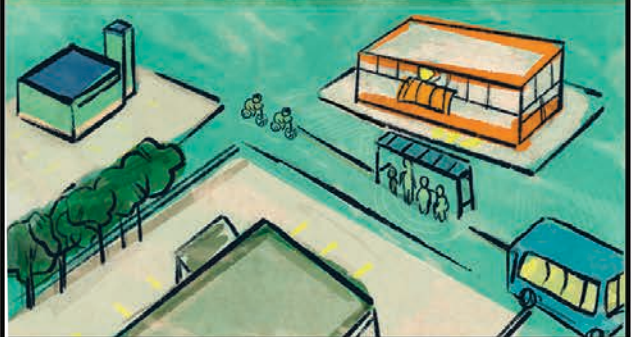
ESTOS REQUISITOS A MENUDO SE BASABAN EN LAS HORAS DE MÁS FLUJO DEL MINIMART Y SUPONE QUE TODOS LLEGARAN AL SITIO CONDUCIENDO.



ESTE ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS, SE REALIZÓ INDEPENDIEMENTE - SIN CONSIDERAR - LA CANTIDAD DE ESTACIONAMIENTOS DISPONIBLES EN LAS CERCANÍAS DEL LOCAL.



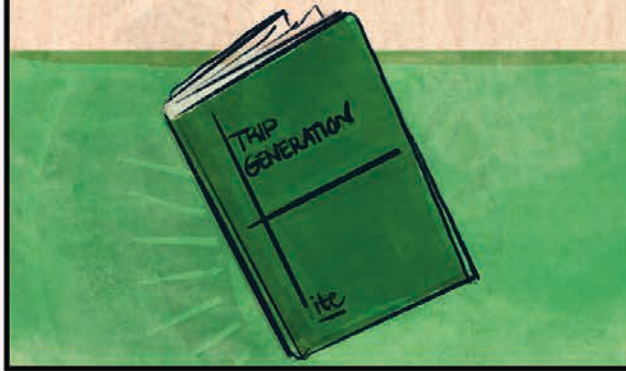
NO CONSIDERÉ QUÉ OTROS MODOS DE TRANSPORTE LA GENTE PODRÍA QUERER USAR PARA LLEGAR AL MINIMART.



DURANTE EL PROCESO DE EVALUACIÓN DEL DESARROLLO, LA CIUDAD REQUIRIÓ UN ESTUDIO DE IMPACTO VIAL PARA EVALUAR CUÁNTO TRÁFICO NUEVO SE GENERARÍA POR EL MINIMART, PARTICULARMENTE DURANTE LOS TIEMPOS DE MAYOR OCUPACIÓN.



PARA HACER ESTO SE UTILIZÓ UN RECURSO LLAMADO EL "TRIP GENERATION HANDBOOK AND MANUAL".



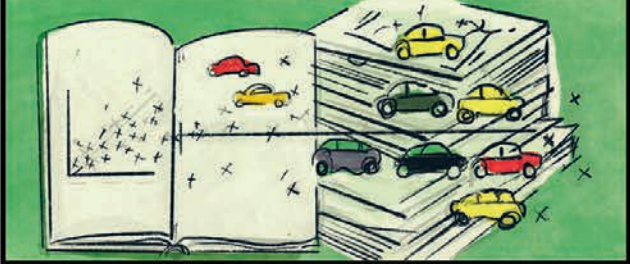
EL MANUAL ES UN CONJUNTO DE DATOS QUE INCLUYE EL NÚMERO DE VIAJES GENERADOS POR VEHÍCULO EN LOS DIFERENTES DESARROLLOS. SE ORGANIZAN POR DIFERENTES USOS DEL SUELO - ¡HASTA EXISTE UNA CATEGORÍA PARA MINIMART!



LOS DATOS QUE SE PRESENTAN EN EL "ITE TRIP GENERATION MANUAL" PROVIENEN DE MUCHOS LUGARES EN NORTEAMÉRICA, EN SU MAYORÍA EN LOCALIDADES SUBURBANAS ORIENTADAS AL USO DE LOS AUTOMÓVILES.



UTILIZANDO ESTIMACIONES BASADAS EN LA DATA MENCIONADA, LOS EXPERTOS EVALUARON CUÁNTO LA CONSTRUCCIÓN DE FUTUROS MINIMART IMPACTARÍAN LA CONGESTIÓN VEHICULAR. EN ESTA EVALUACIÓN, SE UTILIZA UNA MEDIDA DE DESEMPEÑO LLAMADA NIVELES DE SERVICIO, LA CUAL ES UNA MEDIDA DE CONGESTIÓN O RETRASOS.



COMO LAS NOTAS EN LA ESCUELA, LOS NIVELES DE SERVICIO (LOS) SE MIDEN EN UNA ESCALA DE LA A - F. DIFERENTE A LAS NOTAS EN LA ESCUELA, UNA F PUEDE SIGNIFICAR COMO APROBADO.



*A ES EQUIVALENTE A CONDICIONES DE LIBRE FLUJO.

DEBIDO AL TRÁFICO ADICIONAL ANTICIPADO COMO CONSECUENCIA DEL MINIMART, LA INTERSECCIÓN NO TUVO UN NIVEL DE SERVICIO IDEAL - NO OBTUVO UNA NOTA ADECUADA*.



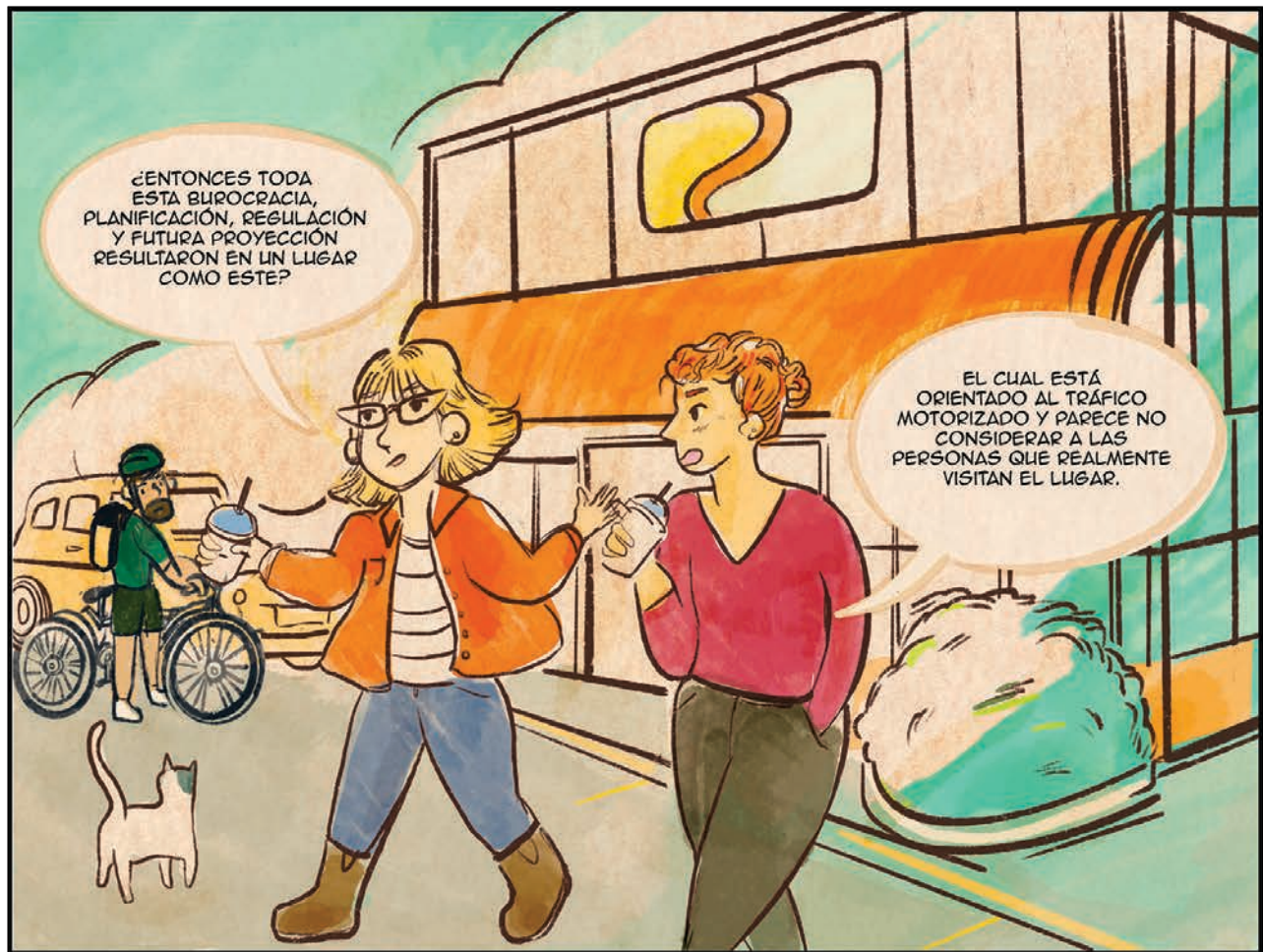
*NO LOGRÓ LOS NIVELES DE SERVICIO ESTABLECIDOS A NIVEL LOCAL.

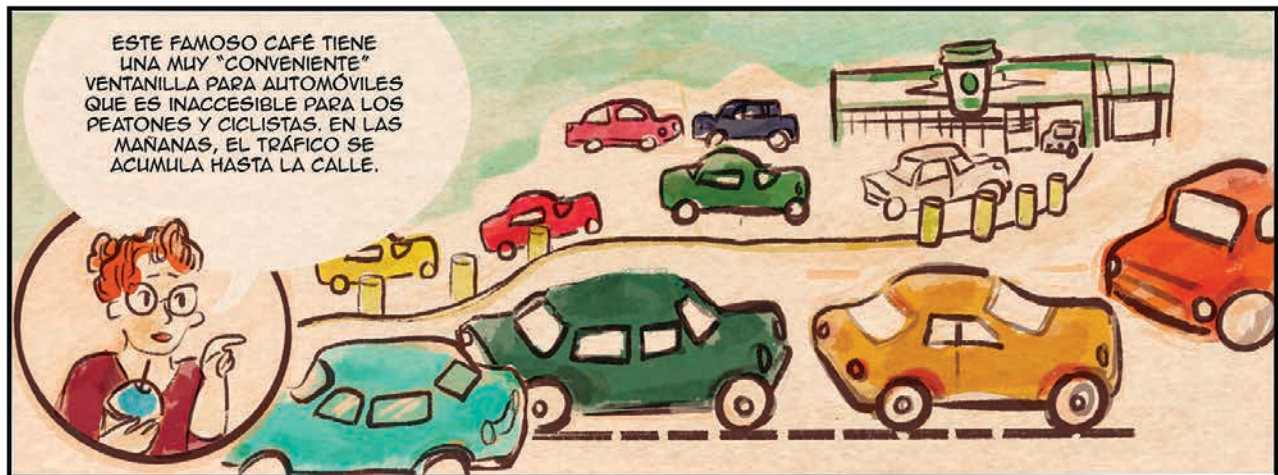
POR ESTO LA DESARROLLADORA NECESITO AGREGAR UNA ENTRADA ADICIONAL AL LOCAL. EN ADICIÓN, ELLA TUVO QUE CONTRIBUIR DINERO PARA UN SEMÁFORO Y UN CARRIL DE VIRAJE.



ELLA CONSIDERÓ LA CONSTRUCCIÓN DE UNA TIENDA MÁS PEQUEÑA PARA EVITAR ALGUNOS DE ESTOS COSTOS. PERO A LARGO PLAZO, ESTA PEQUEÑA TIENDA NO SERÍA RENTABLE.











PERSONAS, LUGARES Y PERSPECTIVAS





HOLA KRISTI,
¿CÓMO VA EL
PROYECTO DE
INVESTIGACIÓN?

BASTANTE BIEN,
KELLY. YA HE
RECOLECTADO TODOS
LOS DATOS DE ESTE
EDIFICIO NUEVO.



TIENE 55 UNIDADES DE
APARTAMENTOS Y 10 ESTÁN DESIGNADAS
COMO ASEQUIBLES. LOS RESIDENTES
RECIBEN UN PASE ANUAL DE TRANSPORTE
PÚBLICO Y UNA MEMBRÍA A UN PROGRAMA
DE CARROS COMPARTIDOS, POR LO QUE
NO NECESITAN TENER
AUTOMÓVILES PROPIOS.



COMO MUCHOS EDIFICIOS NUEVOS
EN LA COMUNIDAD ES MÁS ALTO Y
ES DE USO MIXTO - CUENTA CON
APARTAMENTOS Y COMERCIOS - EN
EL PRIMER PISO.



HAY UN ESTACIONAMIENTO PARA
BICICLETAS ADENTRO Y AFUERA, UN
CONSERJE QUE RECIBE LOS
PAQUETES Y LA CORRESPONDENCIA, UNA
NEVERA PARA LAS ENTREGAS DE
SUPERMERCADOS, UNA MÁQUINA DE
CAFÉ EN EL LOBBY Y HASTA UNA
TERRAZA EN EL ÚLTIMO PISO.



NO HAY ESTACIONAMIENTO
PARA AUTOMÓVILES EN EL LUGAR,
PERO SI HAY UNA ESTACIÓN DE
BICICLETAS COMPARTIDAS, UNA ZONA
PARA ENTREGA DE CARGA, Y UNA
PARADA DE TRANSPORTE PÚBLICO
MUY CERCA.



PERO ESTOS CAMBIOS TOMAN TIEMPO. MIENTRAS TANTO, EXISTE UNA DESCONEXIÓN ENTRE NUESTRA VISIÓN PLANIFICADA... Y EL ESTADO ACTUAL DE LAS COSAS - EL PRESENTE.



ESTE EDIFICIO NO OFRECE ESTACIONAMIENTO PROPIO CON LA IDEA DE COMPARTIR LOS VIAJES O EL UTILIZAR OTROS MEDIOS DE TRANSPORTACIÓN.



PERO, AUN ASÍ, MUCHOS CONTINUÁN UTILIZANDO CARROS, DEBIDO A QUE LA CIUDAD Y LA MAYORÍA DE LAS COMUNIDADES, ESTÁN DISEÑADAS PRINCIPALMENTE PARA LOS AUTOMÓVILES.



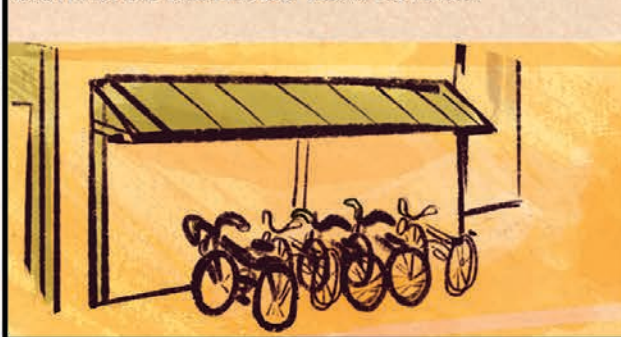
LOS RESIDENTES RECIBEN PASES GRATUITOS PARA UTILIZAR EL TRANSPORTE PÚBLICO.



PERO EL TRANSPORTE PÚBLICO NO PASA FRECUENTEMENTE Y PUEDE QUE NO LLEVE A LAS PERSONAS A SUS DESTINOS CORRESPONDIENTES.



HAY UN ESTACIONAMIENTO PARA BICICLETAS Y UN SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTIDAS.



PERO EN EL ESTADO ACTUAL EN QUE SE ENCUENTRA LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA, MUCHOS NO SE SIENTEN SEGUROS UTILIZANDO LA BICICLETA EN LAS CALLES JUNTO AL TRÁFICO.



HAY UN ALZA EN ENTREGAS DE PAQUETES Y CORRESPONDENCIA, EL CONSERJE JUNTO CON LA ZONA DE DESCARGA HACEN QUE ESTE PROCESO SEA MÁS FÁCIL.



¡PERO LOS CAMIONES DE ENTREGA TAMBIÉN CAUSAN CONGESTIÓN!



¿Y QUÉ
TAL LOS
RESIDENTES?
¿CÓMO LES
FUNCIONA A
ELLOS?

¡VAMOS A
PREGUNTARLES!

EL COSTO DE
MI APARTAMENTO
NO ES MUY ALTO Y
SE ENCUENTRA CERCA
DEL CENTRO DE LA
CIUDAD...

¿PERO DE QUÉ
ME SIRVE TENER UN PASE
PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO
O PARTICIPAR DE UN PROGRAMA
DE BICICLETAS COMPARTIDAS?
NECESITO MI CARRO PARA
TRABAJAR, HACER DILIGENCIAS, Y
PARA MANEJAR A MIS HIJOS.
AHORA PASO POR LO MENOS
30 MINUTOS BUSCANDO
ESTACIONAMIENTO
TODOS LOS DÍAS.

EL EDIFICIO
NUEVO TRAJÓ
ALGUNOS CLIENTES
NUEVOS A
MI TIENDA...

PERO NECESITO
QUE VENGAN MÁS
PERSONAS Y ME
PREOCUPA QUE NO
PUEDA COMPETIR.

¡ESTOY VIVIENDO
MI MEJOR VIDA! VOY
EN BICICLETA AL TRABAJO,
CAMINO A LAS TIENDAS,
HAGO MIS COMPRAS EN
LÍNEA Y CASI NUNCA UTILIZO
EL TRANSPORTE
PÚBLICO.

PERO MI
APARTAMENTO ES
PEQUEÑO. QUIZÁS ME TENGA
QUE MUDAR PRÓXIMAMENTE
A UN LUGAR MÁS GRANDE Y
CÓMODO. QUIZÁS HASTA
COMPRA UNA CASA.

ES AGRADABLE TENER
BUENOS RESTAURANTES
Y NUEVAS TIENDAS...

¡PERO TODOS ESTOS
NUEVOS RESIDENTES - DE
ALQUILER - UTILIZAN MI
CALLE COMO SU
ESTACIONAMIENTO PRIVADO
Y EXCLUSIVO! ¡QUÉ
DESCARO - QUÉ CORAJE -!
¡YO TRABAJO DURO! ¡YO
PAGO MIS IMPUESTOS!
¿Y PARA QUÉ?





REFERENCES AND ADDITIONAL READINGS

ALL ABOUT THE CAR

PAGE 2

SUSANECK AP (2022) MR. BIDEN, TEAR DOWN THIS HIGHWAY. *NEW YORK TIMES*. SEPT 8. [HTTPS://WWW.NYTIMES.COM/INTERACTIVE/2022/09/08/OPINION/URBAN-HIGHWAYS-SEGREGATION.HTML](https://www.nytimes.com/interactive/2022/09/08/opinion/urban-highways-segregation.html)

PAGE 3-4

INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERING (ITE) (2022) *TRIP AND PARKING GENERATION*. WASHINGTON, DC: ITE. [HTTPS://WWW.ITE.ORG/TECHNICAL-RESOURCES/TOPICS/TRIP-AND-PARKING-GENERATION/](https://www.ite.org/technical-resources/topics/trip-and-parking-generation/)

PAGE 5

HANDY S (1993). A CYCLE OF DEPENDENCE: AUTOMOBILES, ACCESSIBILITY, AND THE EVOLUTION OF THE TRANSPORTATION AND RETAIL HIERARCHIES. *BERKELEY PLANNING JOURNAL*, 8(1). [HTTPS://ESCHOLARSHIP.ORG/UC/ITEM/2MT6B48P](https://escholarship.org/uc/item/2MT6B48P)

PAGE 7

CURRANS KM (2017) ISSUES IN URBAN TRIP GENERATION. *DISSERTATION*. PAPER 3778, PORTLAND STATE UNIVERSITY. [HTTPS://PDXSCHOLAR.LIBRARY.PDX.EDU/OPEN_ACCESS_ETDS/3778/](https://pdxscholar.library.pdx.edu/open_access_etds/3778/)

CLIFTON K ET AL. (2018) AFFORDABLE HOUSING TRIP GENERATION STRATEGIES AND RATES. REPORT CA18-2465, SACRAMENTO, CA: CALTRANS. [HTTPS://DOT.CA.GOV/-/MEDIA/DOT-MEDIA/PROGRAMS/RESEARCH-INNOVATION-SYSTEM-INFORMATION/DOCUMENTS/FINAL-REPORTS/CA18-2465-FINALREPORT-A11Y.PDF](https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/research-innovation-system-information/documents/final-reports/ca18-2465-finalreport-a11y.pdf)

HOW DID WE END UP WITH THIS CRAPPY BUILT ENVIRONMENT?

PAGES 9-10

CLIFTON KJ ET AL. (2013) CONSUMER BEHAVIOR AND TRAVEL CHOICES: IMPLICATIONS FOR LOCAL BUSINESSES. OREGON TRANSPORT RESEARCH & EDUCATION CONSORTIUM, OTREC RR-12-15. [HTTPS://TREC.PDX.EDU/RESEARCH/PROJECT/411](https://trec.pdx.edu/research/project/411)

PAGE 10

ITE (2014) *TRIP GENERATION HANDBOOK*, 3RD EDITION, WASHINGTON, D.C.: ITE.

ITE (2020) *TRIP GENERATION MANUAL*, 10TH EDITION, WASHINGTON, D.C.: ITE.

CURRANS KM (2017) ISSUES IN TRIP GENERATION METHODS FOR TRANSPORTATION IMPACT ESTIMATION OF LAND USE DEVELOPMENT: A REVIEW AND DISCUSSION OF THE STATE-OF-THE-ART APPROACHES. *JOURNAL OF PLANNING LITERATURE*, 32(4): 335-345. [HTTPS://DOI.ORG/10.1177/0885412217706505](https://doi.org/10.1177/0885412217706505)

COMBS T & MCDONALD N (2021). DRIVING CHANGE: EXPLORING THE ADOPTION OF MULTIMODAL LOCAL TRAFFIC IMPACT ASSESSMENT PRACTICES. *JOURNAL OF TRANSPORT AND LAND USE*, 14(1): 47-64. [HTTPS://DOI.ORG/10.5198/JTLU.2021.1730](https://doi.org/10.5198/JTLU.2021.1730)

PAGE 12

CLIFTON KJ ET AL. (2017) IMPROVING TRIP GENERATION METHODS FOR LIVABLE COMMUNITIES. NITC-RR-757. PORTLAND, OR: TREC. [HTTP://NITC.TREC.PDX.EDU/RESEARCH/PROJECT/757/](http://nitc.trec.pdx.edu/research/project/757/)

CLIFTON KJ & CURRANS KM (2019) CHARACTERIZING THE TRIP GENERATION PROFILES OF MULTIFAMILY HOUSING. NITC-RR-878. PORTLAND, OR: TREC. [HTTPS://TREC.PDX.EDU/RESEARCH/PROJECT/878](https://trec.pdx.edu/research/project/878)

PAGE 13

CLIFTON KJ ET AL. (2012) CONTEXTUAL INFLUENCES ON TRIP GENERATION. OTREC RR-12-13, PORTLAND, OR: TREC. [HTTPS://TREC.PDX.EDU/RESEARCH/PROJECT/407](https://trec.pdx.edu/research/project/407)

PEOPLE, PLACES, & PERSPECTIVES

PAGE 17

LUBITOW A (2017) NARRATIVES OF MARGINALIZED CYCLISTS: UNDERSTANDING OBSTACLES TO UTILITARIAN CYCLING AMONG WOMEN AND MINORITIES IN PORTLAND, OR. NITC-SS-994. PORTLAND, OR: TREC. [HTTPS://TREC.PDX.EDU/RESEARCH/PROJECT/994/](https://trec.pdx.edu/research/project/994/)

HOLLERAN M (2021). MILLENNIAL 'YIMBYS' AND BOOMER 'NIMBYS': GENERATIONAL VIEWS ON HOUSING AFFORDABILITY IN THE UNITED STATES. *THE SOCIOLOGICAL REVIEW*, 69(4): 846-861. [HTTPS://DOI.ORG/10.1177/0038026120916121](https://doi.org/10.1177/0038026120916121)

DING H & TAYLOR BD (2021) TRAFFIC TRUMPS ALL: EXAMINING THE EFFECT OF TRAFFIC IMPACT ANALYSES ON URBAN HOUSING. *JOURNAL OF PLANNING LITERATURE*, 37(1). [HTTPS://DOI.ORG/10.1177/08854122211023467](https://doi.org/10.1177/08854122211023467)

WILLIAMS K (2015). INTEGRATING FREIGHT INTO LIVABLE COMMUNITIES. NITC-RR-752. PORTLAND, OR: NITC. [HTTPS://NITC.TREC.PDX.EDU/RESEARCH/PROJECT/752/](https://nitc.trec.pdx.edu/research/project/752/)

PAGE 18

CLIFTON KJ ET AL. (2013) CONSUMER BEHAVIOR AND TRAVEL CHOICES: IMPLICATIONS FOR LOCAL BUSINESSES. OREGON TRANSPORT RESEARCH & EDUCATION CONSORTIUM, OTREC RR-12-15. [HTTPS://TREC.PDX.EDU/RESEARCH/PROJECT/411](https://trec.pdx.edu/research/project/411)