



## Preguntas frecuentes sobre la versión preliminar del Mapa del Plan Estratégico de Movilidad de Austin

*Versiones preliminares de los mapas - Edición del 20 de noviembre*

### Índice

*(haga clic en la pregunta para saltar a la respuesta)*

1. [¿Cómo se identificaron estos proyectos?](#)
2. [¿Qué significa ver un proyecto en el mapa? ¿Cuándo se construirán los proyectos del plan?](#)
3. [¿Qué significa una red de prioridad?](#)
4. [¿Cómo se está coordinando este plan con Capital Metro y el Bono de Movilidad de 2016?](#)
5. [¿Reflejan estos mapas planes pasados \(por ejemplo, planes para caminos urbanos, bicicletas, aceras\)?](#)
6. [¿Cómo puedo dar mi opinión?](#)
7. [¿A quién puedo contactar para recibir más ayuda para revisar o comentar sobre las políticas y mapas?](#)
8. [Glosario](#)

### 1. ¿Cómo se identificaron estos proyectos?

Las versiones preliminares de los mapas representan la primera oportunidad para que los miembros de la comunidad vean cuáles proyectos se pueden incluir en el Plan Estratégico de Movilidad de Austin (ASMP, por sus siglas en inglés). Como parte de la preparación para publicar estas versiones preliminares, hemos trabajado duro para refinar lo que incluyen.

Primero, el equipo del ASMP identificó conexiones faltantes en los sistemas de carreteras, bicicletas, aceras y caminos urbanos. Añadimos proyectos y programas identificados previamente en los planes de la Ciudad ya adoptados y en proceso, tales como el Plan de Aceras y el Plan de Capacidad de Carreteras en proceso de desarrollo con el estudio de Cuota por el Impacto sobre la Calle. También añadimos proyectos propuestos o en proceso de agencias colaboradoras, tales como los planes del sistema de transporte público de Capital Metro, el sistema de autopistas administrado por el Departamento de Transporte del Estado de Texas (TxDOT) y la versión preliminar del Plan de Transporte del Condado de Travis. Queremos que el público vea el universo de opciones, ya sea que estén bajo consideración de la Ciudad o de uno de nuestros colaboradores en la región.

Luego, refinamos el “universo de proyectos” según el contexto y la realidad de nuestra comunidad. Por ejemplo, se eliminaron los proyectos de topografía muy complicada o que ya han sido considerados pero que no progresaron por los procesos pasados. También se eliminaron los proyectos afectados por acciones de políticas recientes.

Finalmente, nos reunimos en persona con las partes interesadas clave para refinar aun más lo que se muestra en el mapa, cómo se describen los proyectos y ayudar a proveer claridad sobre, lo que reconocemos, es una información difícil de comunicar con claridad.

Es importante tener en cuenta que sabemos que hay ciertos proyectos mostrados que quizá le

encanten a usted y otros que quizá desee que se eliminen. ¡Precisamente por eso publicamos estos mapas! Se harán cambios al mapa basados en sus comentarios, así que por favor use la herramienta del mapa en línea para decirnos lo que piensa.

Actualizado 11/20/2018

Página 1 de 9

## 2. ¿Qué significa ver un proyecto en el mapa? ¿Cuándo se construirán los proyectos del plan?

Al incluir el universo de los proyectos potenciales de transporte en los mapas, y al final el Plan Estratégico de Movilidad de Austin (ASMP, por sus siglas en inglés), la Ciudad posiciona mejor a nuestra comunidad para dialogar sobre cuáles proyectos realmente tienen sentido para el futuro. Esto también tiene implicaciones directas sobre cómo financiamos los proyectos. Esto puede ser con dinero de la comunidad (es decir, futuros programas de bonos), por medio de solicitudes de subvenciones y a través de mitigación de construcciones.

Cuando hablamos de “proyectos” en el contexto del ASMP, esto puede significar una variedad de cosas. Por ejemplo, la Oficina del Programa de Corredores ha estado trabajando para poner en práctica el Programa de Movilidad de Corredor del Bono de Movilidad de 2016 desde que los votantes lo aprobaron en el 2016. La Oficina del Programa de Corredores ha identificado proyectos delimitados que están en algún nivel de diseño y que tienen financiamiento para continuar en el proceso hasta su construcción. Este es un tipo de proyecto mostrado en los mapas que afectará de manera más inmediata nuestra infraestructura. La Oficina del Programa de Corredores también está trabajando en estudios de corredores para mejoras futuras que no cuentan con financiamiento.

En contraste, mostramos las conexiones de carreteras *nuevas* que llenarán el vacío en nuestra red de transporte, como por ejemplo, las conexiones que se muestran entre North Lamar Boulevard y la Calle Guadalupe, justo al sur del complejo existente en The Triangle. Este es otro tipo de “proyecto” que es esencialmente un concepto para la conectividad en esta área. No existe ningún trabajo de ingeniería o diseño preliminar, no existe financiamiento para avanzar este concepto a la etapa de desarrollo del proyecto en este momento ni se aprobaría algún financiamiento con el ASMP para este tipo de proyecto. Incluir este tipo de proyecto conceptual no garantiza que será financiado o construido, pero nos permitirá tener esa conversación en el futuro. Mostrar las conexiones también provee la oportunidad para remodelaciones o construcciones nuevas para contribuir a la carretera a medida que se lleva a cabo el desarrollo. Eliminar un proyecto del mapa no significa que no se pueda tomar en consideración en el futuro a medida que cambien las condiciones con las enmiendas al ASMP.

Al incluir el universo de los proyectos potenciales de transporte en los mapas, la Ciudad posiciona mejor a nuestra comunidad para dialogar sobre cuáles proyectos realmente tienen sentido para el futuro. Si no incluimos tanto los proyectos reales (es decir, proyectos que están activamente en proceso de desarrollo) como proyectos conceptuales, no podemos incluirlos como parte de los esfuerzos de mitigación del desarrollo de la Ciudad. Esto será especialmente importante a medida que la Ciudad crea el programa de Cuota por el Impacto sobre la Calle. De manera concurrente con el ASMP, la Ciudad de Austin está llevando a cabo un estudio de Cuota por el Impacto sobre la Calle que, una vez se ponga en práctica, tendrá una función importante para poner en práctica los proyectos sobre capacidad vial recomendados en el ASMP. Como parte de los pasos requeridos establecidos en el Código Gubernamental Local de Texas, Capítulo 395, que rige la creación de cuotas de impacto municipales, se creó una versión preliminar de un plan de capacidad de carreteras, y los proyectos identificados están incluidos en la red de transporte preliminar del ASMP. Una vez se adopte el ASMP, el personal ayudará a crear las políticas recomendadas para el programa de Cuota por el Impacto sobre la Calle para que el Concejo las tome en consideración en el 2019. Si el Concejo decide adoptar las Cuotas por el Impacto sobre la Calle, las construcciones nuevas contribuirán a la capacidad nueva en el área de dicha construcción. Puede encontrar más información sobre las Cuotas por el Impacto sobre la Calle en

[austintexas.gov/streetimpactfee](http://austintexas.gov/streetimpactfee).

### 3. ¿Cuál es la importancia de las Redes de Prioridad?

Las redes de prioridad están designadas para los sistemas de carreteras, transporte público y bicicletas. El objetivo de las redes de prioridad es mostrar dónde cada modo tiene prioridad, para mejorar las operaciones tales como la Red de Prioridad para Vehículos y la Red de Prioridad para Transporte Público.

El enfoque de esta Red de Prioridad para Vehículos es mejorar la veracidad del tiempo de viaje y reducir el impacto en la movilidad que tienen los cierres temporales de servidumbres de paso. Las posibles mejoras a lo largo de la Red de Prioridad para Vehículos incluyen mejorar el tiempo y sincronización de los semáforos limitando los cierres de calles durante las horas de viaje pico y poniendo en práctica tecnología para que los vehículos de emergencia puedan controlarla.

La Red de Prioridad para Transporte Público incluye el servicio de alta frecuencia de Capital Metro y las expansiones planificadas identificadas en Connections 2025 y Project Connect. Estos corredores incluirían el mayor número de usuarios de transporte público.

Las calles en la Red de Prioridad para Bicicletas dan prioridad a las mejoras a corto plazo para todas las edades y habilidades.

### 4. ¿Cómo se está coordinando este plan con Capital Metro y el Bono de Movilidad de 2016?

El proceso del ASMP, en lo técnico como en lo relacionado con las actividades de participación, ha sido coordinado con otros esfuerzos de planificación de transporte, incluyendo los planes de corto y largo alcance de Capital Metro y los esfuerzos para poner en práctica el Bono de Movilidad de 2016.

Las recomendaciones del plan de servicio de corto alcance Connections 2025 de Capital Metro se incluyen en la versión preliminar de la red de transporte del ASMP. También se refleja en la versión preliminar de la red de transporte del Plan de Visión Project Connect, la visión de Capital Metro para el transporte público de largo alcance y alta capacidad. Los procesos de planificación del ASMP y Project Connect han sido altamente coordinados con equipos de personal que se reúnen de manera bisemanal y con actividades de participación pública que se han estado haciendo de manera colaborativa durante los últimos dos años. Los equipos tienen sus calendarios coordinados para garantizar que haya comunicación entre los dos procesos. El personal planea continuar coordinando, especialmente enfocándose en la participación del público durante la publicación de las versiones preliminares de las políticas del ASMP y de la red transporte y a medida que los corredores de Project Connect entren en su etapa de ingeniería preliminar en el 2019. Se espera que la junta de Capital Metro tome acción sobre la versión preliminar del Plan de Visión Project Connect en su reunión del 17 de diciembre de 2018. El personal hará cualquier actualización necesaria al ASMP según las recomendaciones de la junta.

Los proyectos de Movilidad Regional, el Programa de Construcción de Corredores, así como una parte de los proyectos de Movilidad Local financiados a través del Bono de Movilidad de 2016 están incluidos en la versión preliminar de la red de transporte del ASMP. En lo particular al Programa de Construcción de Corredores, cualquier proyecto que no sea seleccionado para financiamiento se muestra en el ASMP como proyecto recomendado. El equipo del ASMP está coordinando con la Oficina del Programa de Corredores y Capital Metro sobre los corredores en el Programa de Construcción de Corredores que

también se incluyen en el Plan de Visión Project Connect para garantizar que se identifiquen en el ASMP las servidumbres de paso y tratamientos para el transporte públicos que correspondan. El personal se reúne semanal o bisemanalmente para coordinar los aspectos técnicos y públicos de estas tres iniciativas.

#### 5. ¿Reflejan estos mapas planes pasados (por ejemplo, planes para caminos urbanos, bicicletas, aceras)?

Sí, la versión preliminar de la red de transporte incorpora las recomendaciones del Plan para Bicicletas de 2014, el Plan de Transición de Aceras/ADA y el Plan de Caminos Urbanos de 2014. Los proyectos que han sido completados desde que esos planes fueron adoptados se reflejan en la Red de Transporte Actual y los proyectos adicionales que se han identificado desde la adopción del plan también se han incluido en la versión preliminar de la red de transporte. El personal anticipa que se realizarán actualizaciones a estos planes según las recomendaciones del ASMP.

#### 6. ¿Cómo puedo dar mi opinión?

Para proveer sus comentarios sobre la versión preliminar de los mapas del ASMP, solo desplácese hasta el final de la presentación y siga las instrucciones en el panel lateral. Primero, haga clic en el mapa para seleccionar un proyecto o calle para la que desee proveer sus comentarios. Haga clic en el icono del corazón para indicar que le encanta un proyecto. Si no le gusta el proyecto, le gustaría otra alternativa o si desea decirnos qué es lo que le gusta específicamente, ¡haga clic en el icono de comentarios y siga los pasos para dejar sus comentarios! La fecha límite para proveer sus comentarios sobre la versión preliminar de la red de transporte es el 21 de diciembre.

#### 7. ¿A quién puedo contactar para recibir más ayuda para revisar o comentar sobre las políticas y mapas?

Le animamos a que deje sus comentarios sobre los proyectos específicos directamente en los mapas. Si aún tiene preguntas o necesita ayuda para navegar los mapas, ¡por favor contacte al equipo del ASMP! ¡Con gusto le ayudaremos!

[¡Vea en nuestro sitio web oportunidades para hablarnos en persona!](#) Por correo electrónico: [ASMP@austintexas.gov](mailto:ASMP@austintexas.gov)

En Facebook: [Facebook.com/AustinMobility](https://www.facebook.com/AustinMobility)

En Twitter: [@AustinMobility](https://twitter.com/AustinMobility)

#### 7. Glosario

A continuación incluimos las definiciones de los términos usados en las presentaciones de las versiones preliminares de las políticas y la red de transporte. ¡El personal continuará añadiendo a esta lista a medida que surjan preguntas!

*haga clic en las letras para saltar a los términos que comienzan con cada una*

[A](#) [B](#) [C](#) [D](#) [E](#) [F](#) [G](#) [H](#) [I](#) [J](#) [K](#) [L](#) [M](#) [N](#) [O](#) [P](#) [Q](#) [R](#) [S](#) [T](#) [U](#) [V](#) [W](#) [X](#) [Y](#) [Z](#)

A

B

C

**Calles poco transitadas:** Las calles de los vecindarios locales ofrecen rutas para bicicletas que por

naturaleza son más seguras y más agradables que las concurridas calles principales. Las mejoras físicas para optimizar las calles designadas como “poco transitadas” para ciclistas e integrarlas a la red de bicicletas incluirán dispositivos para calmar el tráfico de vehículos de motor y señalización de los caminos para los ciclistas.

**Calles públicas:** Estas calles son propiedad del estado de Texas o alguno de sus condados o ciudades. Estas jurisdicciones tienen autoridad sobre el diseño, construcción, operación y mantenimiento de las calles. En la Ciudad de Austin, también hay calles privadas que reciben mantenimiento por parte de propiedades privadas, aunque sí requieren que la Ciudad apruebe el diseño.

**Cambio en los medios de transporte:** El cambio en los hábitos de transporte de usar un medio de transporte específico a otro. Por ejemplo, ocurre un cambio en los medios de transporte cuando alguien que típicamente monta bicicleta como su primera fuente de transporte cambia a compartir viajes con otra persona principalmente.

**Caminos urbanos de nivel 1 y nivel 2:** Los caminos urbanos de nivel 1 han sido identificados por el [Plan de Caminos Urbanos de la Ciudad de Austin](#) para servir a un número mayor de usuarios potenciales. Estos caminos a menudo están ubicados donde hay densidad poblacional, conectan muchos destinos y atracciones y a menudo están construidos solo parcialmente. Los caminos urbanos de nivel 2 son otros caminos urbanos identificados durante el proceso de planificación de caminos urbanos, pero tienen un concepto más complejo que los caminos del nivel 1.

**CAMPO:** La Capital Area Metropolitan Planning Organization es una agencia gubernamental que provee planificación integral sobre transporte a la región del centro de Texas. CAMPO aprueba el uso de fondos de transporte federal y estatal dentro de los condados de Bastrop, Burnet, Caldwell, Hays, Travis y Williamson.

**Capacidad de las carreteras:** La capacidad de una carretera es la cantidad de tráfico de vehículos que puede acomodar. Las mejoras a la capacidad de las carreteras incluyen cosas como carreteras nuevas, ensanchamiento de carreteras, carriles para virar, así como mejoras a intersecciones, tales como señales nuevas y rotondas.

**Carriles administrados:** Los carriles administrados son los que tienen restricciones de uso especiales (a veces dependen de la hora del día o el nivel de congestión) que pueden incluir carriles para viajes compartidos con otras personas y carriles de cuota en autopistas.

**Carriles exclusivos para transporte público solo en horas pico:** Estos carriles se reservarían para el tráfico de autobuses durante ciertas horas del día para mejorar la velocidad y confiabilidad del transporte público.

**Carriles exclusivos para transporte público:** Estos carriles se reservarían para el tráfico de

autobuses para mejorar la velocidad y confiabilidad del transporte público. Los vehículos y las bicicletas que vayan a voltear a la derecha también pueden utilizar estos carriles.

**Carriles para bicicletas con espacio adicional:** Los carriles para bicicletas con espacio adicional, al igual que los carriles para bicicletas, proveen espacio designado para bicicletas y otros vehículos que se mueven lentamente, pero tienen un espacio adicional pintado para crear más espacio entre los ciclistas y los vehículos de motor para mejorar la seguridad.

**Carriles para bicicletas:** Un carril para bicicletas se define como una porción de la carretera que ha sido designada ya sea con líneas, señalización o marcas en el pavimento para uso de los ciclistas y otros vehículos de movimiento lento. Los carriles para bicicletas les permiten a los ciclistas viajar a su velocidad preferida sin interferencia de las condiciones del tráfico normales y facilitan el comportamiento y las interacciones predecibles entre los ciclistas y conductores. Un carril para bicicletas se diferencia de un carril protegido para bicicletas en que no tiene una barrera física (postes, divisiones, bordes elevados, etc.) que limiten la intrusión del tráfico de conductores.

**Carriles protegidos para bicicletas:** Los carriles protegidos para bicicletas están físicamente protegidos del tráfico de los vehículos de motor, ya sea con una barrera física, tal como en la Calle 3 o la Calle Rio Grande, o con una separación por diferentes niveles. Por ejemplo, el carril para bicicletas estaría en el mismo nivel que la acera detrás del borde de la calle (Barton Springs Road). Los carriles protegidos para bicicletas son una herramienta para hacer que las calles de alto volumen o alta velocidad sean cómodas para los usuarios de todas las edades y habilidades.

**Colocación de paradas de autobuses en la parte lejana:** La colocación de una parada de autobús en la “parte lejana” significa la parte de la intersección después de que el autobús la cruce. Por ejemplo, si un autobús está viajando en dirección norte por una calle, cruzaría la intersección y luego se detendría al norte o en la “parte lejana”. Esta colocación ayuda a mejorar la velocidad y confiabilidad del transporte público.

**Confiabilidad del tiempo de viaje:** La capacidad para que los usuarios de la red de transporte sepan con un grado razonable de certeza cuánto tiempo tomará moverse de un lugar a otro por la red de transporte en condiciones normales.

**Connections 2025:** Capital Metro adoptó un plan de servicio de transporte público de corto alcance que identifica las rutas frecuentes, de personas que viajan al trabajo y de autobuses locales. El plan se concentra en crear un servicio más frecuente y confiable para los usuarios.

**Control anticipado por los vehículos de emergencia:** Los vehículos de emergencia se comunican con los semáforos para que cambien a verde en anticipación del vehículo de emergencia, permitiéndole al vehículo de emergencia cruzar la intersección de manera más eficiente para

mejorar y mantener los tiempos de respuesta confiables.

**Corredores y centros de Imagine Austin:** Las áreas de crecimiento identificadas en el plan integral para definir cómo acomodaremos nuevos residentes, empleos, áreas de uso mixto, espacios abiertos e infraestructura de transporte durante los próximos 30 años. Estas áreas se desarrollarían para que sean compactas, caminables y provean recursos y servicios para los residentes locales.

D

**Densidad poblacional:** Es una medida de la cantidad de personas dentro de un área específica. Los lugares más densos tienen más personas viviendo en un área más pequeña, mientras que los lugares menos densos tienen menos personas viviendo en un área mayor.

E

**Estudio de la Cuota por el Impacto sobre la Calle:** Un proceso continuo bajo la dirección del Departamento de Transporte de Austin para evaluar el introducir una Cuota por el Impacto sobre la Calle para el nuevo crecimiento. La cuota sería un cargo para las nuevas construcciones para pagar por la construcción o expansión de las carreteras que requiera la nueva construcción.

F

G

**Gestión del sistema de transporte:** Técnicas usadas para mejorar la capacidad, accesibilidad, confiabilidad y seguridad del transporte sin aumentar físicamente el tamaño total de la infraestructura, incluyendo cosas como optimizar las señales de tránsito, mejorar la gestión de incidentes de tránsito o alargar los carriles para incorporar vehículos a la corriente de tráfico.

H

I

**Imagine Austin:** El plan integral de 30 años de la Ciudad, adoptado en el 2012, expone una visión comunitaria de cómo la ciudad puede crecer de manera compacta y conectada.

**Intersecciones separadas por niveles:** Las intersecciones separadas por niveles, como las de los puentes y pasadizos subterráneos, eliminan los semáforos en las autopistas donde se intersecan con otras calles.

L

M

**Materiales peligrosos no radiactivos (NRHM, por sus siglas en inglés):** Los materiales peligrosos son sustancias que el Secretario de Transporte de los EE.UU. ha determinado que pueden presentar un riesgo no razonable para la salud, seguridad o propiedad cuando se transportan en el flujo del comercio. Los NRHM son materiales transportados por vehículos de motor y cuyos tipos y cantidades requieren letreros que indiquen el tipo de material. Las diferentes clasificaciones de los NRHM incluyen explosivos, gases, líquidos inflamables, sólidos inflamables, oxidantes y peróxidos

orgánicos, sustancias tóxicas e infecciosas, sustancias corrosivas y bienes peligrosos misceláneos. Algunos ejemplos incluyen gasolina, cloro, combustible diésel, ácido sulfúrico y propano. Las rutas para el transporte de materiales radiactivos se designan aparte de otros materiales peligrosos debido a sus riesgos de seguridad especiales.

**Mejoras a corto plazo para bicicletas:** Una variedad de mejoras a las instalaciones para bicicletas que se podrían completar en cinco años. Estas a menudo son aplicaciones simples que no requieren una reconstrucción de la calle.

**Movilidad de corredor:** Mejoras de seguridad y eficiencia a lo largo de las calles y vías principales en Austin. Los corredores son conectores importantes, tienen un alto volumen de personas y factores atrayentes y sirven a múltiples medios de transporte. Algunos ejemplos de corredores son Airport Boulevard, la Calle Guadalupe o la William Cannon Drive.

**Movilidad local:** Las calles locales son las de los vecindarios que generalmente tienen límites de velocidad menores y que sirven a menos personas. Los proyectos de movilidad locales a menudo se concentran en las mejoras para peatones y bicicletas en lugar de la capacidad de las calles.

**Movilidad regional:** Las calles principales y autopistas que conectan a múltiples jurisdicciones requieren colaboraciones regionales. Muchas personas usan estas carreteras para moverse hacia y desde Austin, y esos proyectos requieren coordinación entre la Ciudad y nuestros socios de transporte. Algunos ejemplos de instalaciones regionales incluyen a la I-35, la 290/71 y MoPac.

N

P

**Porcentaje por medio de transporte:** Los distintos métodos que usan las personas para desplazarse, tales como automóvil, transporte público, caminar, etc. El porcentaje por medio de transporte toma en consideración el porcentaje de personas que usan cada modo para ir al trabajo.

**Programa de Gestión de la Demanda de Transporte:** Diferentes iniciativas cuyo objetivo es aumentar la eficiencia de la red de transporte al animar a los viajantes a alejarse de la tendencia de viajar solos en sus vehículos y también de manejar durante los periodos de congestión pico. En general estas estrategias tienen un efecto en cómo la gente viaja y pueden variar desde animar a los empleadores a usar horarios de trabajo flexibles, que las personas compartan sus viajes y hasta mejorar la información sobre el tráfico para los viajantes.

Q

R

**Red de Bicicletas para Todas las Edades y Habilidades:** Los parámetros para la construcción de

instalaciones para bicicletas en las que un niño de 8 años o un adulto mayor de 80 puedan desplazarse en bicicleta de manera cómoda y segura, incluyendo cosas como carriles protegidos para bicicletas o caminos urbanos fuera de las calles.

**Refuerzos a las vías (para el tren urbano MetroRail):** Los refuerzos a las vías permiten que los trenes de Capital Metro operen en una vía paralela para que los trenes que se avecinen puedan pasar y así mejorar la capacidad y las operaciones del servicio de transporte público.

## S

**Secciones para dar paso fácil al transporte público (transit queue jumps):** Estas secciones son un tipo de señal en una intersección para permitirle a un autobús tener la luz verde antes que los demás carriles. Estas señales ayudan a mejorar la velocidad y confiabilidad del transporte público.

**Señalización prioritaria para transporte público:** Las medidas de señalización prioritaria para el transporte público incluyen control anticipado (el semáforo cambia a verde en anticipación de un autobús o tren) y dejar la luz en verde, es decir que si se avecina un vehículo de transporte público permanecerá la luz verde para asegurar que el vehículo pueda pasar por la intersección. Estas medidas se usan para mejorar la velocidad y confiabilidad del transporte público.

**Servidumbres y derecho de paso (ROW, por sus siglas en inglés):** Servidumbre de paso es el ancho de la propiedad, tal como una calle que incluye aceras, mientras que derecho de paso se refiere a quién tiene el derecho de proceder para continuar con su movimiento. Más específicamente, cuando hablamos sobre el diseño de calles, tomamos en cuenta qué cabe en la servidumbre de paso de esa calle para acomodar todos los medios de transporte, minimizar el costo y manejar el espacio de las carreteras de manera eficiente. Cuando hablamos sobre mover personas por una intersección, podríamos decir: “los peatones tienen el derecho de paso en la acera”, lo que significa que otros medios de transporte tienen que ceder el paso a la gente que está caminando.

**Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, por sus siglas en inglés):** Integra tecnologías de comunicación avanzadas en la infraestructura de transporte y vehículos para aumentar la seguridad, coordinación y eficiencia de la red de transporte para todos los usuarios, incluyendo cosas como sistemas de notificación para vehículos de emergencia o cámaras de detección de semáforos en rojo.

**Socios de transporte:** Varias [agencias locales y regionales](#) que tienen una función en la administración de nuestra red de transporte.

## T

**Transporte público de alta capacidad:** Transporte público que mueve a más gente y a intervalos más frecuentes, usualmente debido a su espacio dedicado para el transporte público en la carretera. El transporte público de alta capacidad no se limita a un medio de transporte público en

específico (es decir, autobús, tren, etc.).

**TxDOT:** El [Departamento de Transporte del Estado de Texas](#) es una agencia gubernamental responsable de supervisar los sistemas de autopistas, transporte público y aviación del estado. TxDOT asigna fondos federales de transporte a organizaciones de planificación metropolitana como CAMPO y administra el Plan de Mejoras de Transporte del Estado.

V

**Vehículos autónomos y conectados:** Nueva tecnología para vehículos de motor que transfieren cada vez más la responsabilidad de los conductores humanos a vehículos computarizados. Existen niveles distintos de autonomía vehicular con funciones que van desde piloto o crucero automático hasta la automatización completa potencial de los vehículos que no requieren ningún control humano. Los vehículos conectados pueden transferir información importante sobre movilidad entre los vehículos y otra infraestructura que permite que la red de transporte optimice el movimiento, atienda las interrupciones de servicio o realice funciones de seguridad importantes.

**Vías Dedicadas al Transporte Público:** Estas vías serían espacios dedicados a lo largo de los corredores principales, por encima, por debajo o al nivel de la calle donde operaría el servicio de transporte público Capital Metro libre del resto del tráfico. Los corredores para Vías Dedicadas al Transporte Público están bajo evaluación como parte del proceso de Project Connect de Capital Metro.

**Vías Dedicadas al Transporte Público:** Estas vías serían espacios dedicados a lo largo de los corredores principales, por encima, por debajo o al nivel de la calle donde operaría el servicio de transporte público Capital Metro libre del resto del tráfico. Los corredores para Vías Dedicadas al Transporte Público están bajo evaluación como parte del proceso de Project Connect de Capital Metro.

**Visión Cero y Plan de Acción de Visión Cero:** Visión Cero es un movimiento internacional que aspira a reducir a cero la cantidad de personas que mueren o se lesionan gravemente en choques de tránsito. El Plan de Visión Cero de Austin define un enfoque comunitario que debe alcanzar su meta en el 2025. Se enfoca en cinco estrategias básicas: educación, ingeniería, evaluación, cumplimiento y política. El Concejo de la Ciudad adoptó el Plan Visión Cero de 2016-2018 en mayo de 2016 y se actualizará en el ASMP.