

Preguntas frecuentes sobre las enmiendas al ASMP

1. ¿Qué tipo de comentarios están buscando?

R. Estamos proponiendo algunos cambios a nuestra Red de Calles, que incluyen los requisitos de diseño de nuestras carreteras, y queremos conocer su opinión sobre estos cambios. Además de los cambios propuestos, tendrá la oportunidad de sugerir sus propios cambios, por ejemplo, si está de acuerdo o no con un proyecto futuro de transporte como, una calle nueva. También le animamos a compartir su opinión sobre nuestras calles en general, como por ejemplo, la manera como lucen o cómo operan. Los comentarios pueden ser sobre el diseño de una calle, el lugar donde está o no debería estar, si le permite ir a donde desea ir, ¡o cualquier otra cosa!

2. El ASMP se finalizó hace dos años, ¿por qué lo están cambiando otra vez?

R. El ASMP es un documento vivo. Aunque fue adoptado en abril de 2019, varios eventos significativos, documentos y proyectos de infraestructura nos han hecho evaluar nuevamente el documento para garantizar que tenga la información general y técnica más actualizada.

Algunos eventos importantes, como la pandemia de COVID-19 y la tormenta invernal Uri, nos han hecho examinar nuestras políticas y guías. Otros proyectos de infraestructura, incluyendo Project Connect, requieren cambios técnicos en nuestra red de calles. Por ejemplo, ahora sabemos la alineación de las distintas rutas de Project Connect y hemos actualizado nuestra Red de Calles y otros mapas de transporte público para reflejar esto. Puede leer más sobre esos cambios específicos [en esta sección de la historia interactiva de apoyo \(Storymap\)](#), un recurso que explica el proceso de enmienda y los documentos relacionados.

3. ¿Qué es la Red de Calles y cómo está conectada al ASMP?

R. La Red de Calles forma parte del ASMP. Se puede ver tanto en forma de tabla como en forma de mapa, pero el contenido es exactamente el mismo. La Red de Calles identifica cuánto derecho de paso se necesita para construir nuestras calles según el diseño preferido. Estos diseños están identificados en el Manual de Criterios de Transporte (y se puede leer al respecto en esta sección de nuestra historia interactiva). A medida que nuestra comunidad continúa creciendo, dependemos de la Red de Calles para garantizar que todas nuestras carreteras tengan suficiente espacio para las distintas necesidades de movilidad (por ejemplo, carriles para automóviles, aceras, árboles, servicios públicos, etc.).

4. *Hay mucha información en la historia interactiva (Storymap), ¿por qué todo es relevante para el proceso de enmienda?*

- R. La historia interactiva, que incluye una combinación de texto, diagramas y mapas, habla sobre los cambios a varios mapas del ASMP que están bajo consideración en este proceso de enmienda. Esta página tiene bastante información y hace referencia a los documentos que describen nuestra calles.
- Las secciones sobre la Red de Calles tratan sobre el derecho de paso necesario para el diseño de nuestras calles de acuerdo con la apariencia ideal deseada.
 - La sección sobre el Manual de Criterios de Transporte muestra los diseños específicos para cada nivel de calle.
 - Los cambios de transporte público se muestran aquí porque la Red de Calles también incluye las condiciones futuras de las carreteras en relación con el transporte público, y ha habido varias actualizaciones importantes al transporte público desde el año 2019.
 - La sección sobre Bonos de Movilidad muestra la ubicación de varios proyectos de transporte con los estudios de ingeniería que han sido actualizados o completados desde que el ASMP fue adoptado en el 2019 (por ejemplo, el estudio del corredor de MLK Este).

Todas las secciones de la historia interactiva explican varias cosas que afectan nuestra red de calles y contribuyen a la razón por la que nuestro departamento propuso los cambios que verá en el [Mapa de Comentarios del Público](#).

5. *¿Cuándo van a ocurrir estos cambios?*

- R. El ASMP es un plan de transporte a largo plazo sin financiamiento. Si bien la mayor parte del plan fue diseñada con el 2039 en mente, la Red de Calles fue diseñada con un marco de tiempo más largo. La mayoría de nuestras calles necesitan ser reconstruidas después de 80 años (más o menos). Por lo general, es posible que el diseño final del que se habla en la Red de Calles no se lleve a cabo hasta que la calle sea reconstruida. Sin embargo, algunas calles son reconstruidas en respuesta a otras cosas, como problemas de seguridad, mejoras de diseño o construcciones nuevas, por lo tanto es posible que esos cambios de la calle que existe hoy a lo que se muestra en la Red de Calles se hagan realidad antes de la fecha indicada. De igual manera, cualquier proyecto que contemple un cambio a una calle pasará por su proceso de desarrollo del proyecto que es independiente del proceso del ASMP. Una enmienda a un nivel de calle no significa que hay un proyecto inminente para esa calle, solo que la visión final para el diseño y apariencia de esa calle está cambiando de lo que se adoptó previamente en el 2019. Por favor lea la sección ["Red de Calles actualizada" en la historia interactiva](#) para ver las imágenes de los diseños de estas calles.

6. *El derecho de paso existente es demasiado angosto para estas mejoras, ¿cómo es posible que mi calle se pueda ver así?*

R. En algunos casos, las construcciones nuevas permiten la adquisición de derecho de paso para dar pie al diseño completo concebido para estas calles. En otras situaciones, hay varias herramientas que se pueden usar para ayudar a diseñar una calle segura y funcional. El Manual de Criterios de Transporte identifica criterios de diseño flexibles que se pueden usar cuando hay espacio o derecho de paso limitados. Las intersecciones en la historia interactiva (Storymap) muestran las intersecciones típicas ideales, pero hay casos en los que son necesarios diseños compactos según las restricciones del mundo real, las necesidades de la calle y el contexto. Cuando no hay espacio suficiente para permitir un diseño compacto, el personal trabajará para darles prioridad a los elementos de la calle según el contexto.

Finalmente, cuando aún no es factible un diseño compacto según los criterios flexibles, es posible considerar la privatización de algunos elementos de transporte. El Código de Desarrollo Urbano permite en ciertos casos usos adicionales en terrenos privados, por ejemplo, para aceras o alumbrado.

7. *¿Cuál es la diferencia entre una calle nivel 1 y una calle nivel 2?*

R. Le recomendamos lea la sección sobre la [“Red de Calles actualizada” en la historia interactiva](#) para ver las imágenes de estas calles. Las calles nivel 1 son calles vecinales locales. Estas sirven principalmente destinos residenciales y son calles enfocadas localmente, lo que significa que la mayoría de los destinos a lo largo de estas calles son personas que viven en ellas. Las calles nivel 2 ofrecen acceso a más lugares que solo sitios residenciales. Pueden conectar las áreas residenciales con corredores grandes o tener una mayor combinación de edificios de distintos usos y actividades y transportar un mayor volumen de tránsito, por lo que también necesitan instalaciones separadas para bicicletas.

8. *Mi calle es actualmente nivel 1 y se muestra ahora como calle nivel 2, ¿por qué se propuso ese cambio?*

R. Hay varias razones por las cuales una calle puede ser de un nivel distinto al que era cuando el ASMP fue adoptado en el 2019. La razón más común para un cambio es la corrección técnica para alinearse a otros planes y criterios de diseño. Esto ocurre con mayor frecuencia en los cambios entre calles nivel 1 y nivel 2. En la mayoría de los casos, una calle que es actualmente calle nivel 1, pero se muestra como calle nivel 2, es una calle que fue designada para tener una instalación separada para bicicletas en el Plan para Bicicletas del 2014. Debido a que nuestras nuevas intersecciones de calle nivel 1 no incluyen una instalación separada para bicicletas, esas calles están siendo enmendadas para convertirse en calles nivel 2.

El proceso actual de ATX Walk Bike Roll cambiará los mapas y rediseñará la apariencia de muchas de nuestras instalaciones para bicicletas. Si se realiza un cambio a la ubicación o tipo de instalación a través del proceso de ATX Walk

Bike Roll, las enmiendas futuras del ASMP reflejarán esos cambios.

9. *Mi calle es actualmente nivel 2 y se muestra ahora como calle nivel 1, ¿por qué se propuso ese cambio?*

R. Hay varias razones por las cuales una calle puede ser de un nivel distinto al que era cuando el ASMP fue adoptado en el 2019. La razón más común para un cambio es la corrección técnica para alinearse a otros planes y criterios de diseño. Esto ocurre con mayor frecuencia en los cambios entre calles nivel 1 y nivel 2. En la mayoría de los casos, una calle que es actualmente calle nivel 2, pero se muestra como calle nivel 1, es una calle que fue designada como Calle Tranquila (conocida ahora como Vía para Bicicletas en el Vecindario) en el Plan para Bicicletas del 2014. Debido a que nuestras calles nivel 2 tienen instalaciones separadas para bicicletas como parte de la intersección, y la base de una Calle Tranquila/Vía para Bicicletas en el Vecindario no tiene una instalación separada para bicicletas, esas calles están siendo enmendadas para que se conviertan en calles nivel 1. Además, algunas de estas calles no tienen en lo absoluto una instalación para bicicletas planificada, así que también están siendo enmendadas como calles nivel 1.

El proceso actual de ATX Walk Bike Roll cambiará los mapas y rediseñará la apariencia de muchas de nuestras instalaciones para bicicletas. Si se realiza un cambio a la ubicación o tipo de instalación a través del proceso de ATX Walk Bike Roll, las enmiendas futuras del ASMP reflejarán esos cambios.

10. *¿Cómo están financiados los proyectos en la Red de Calles?*

R. La Red de Calles representa una visión de lo que nuestras calles deben lucir. El financiamiento para estos cambios se logrará a través de varios procesos. Esto puede ser a través de un programa de bonos para rediseñar corredores importantes (como el Bono de Movilidad de 2016) o pudieran ser cambios pequeños que ocurren a medida que ocurren construcciones nuevas. Algunos de estos cambios pudieran estar incluidos en el Programa de Cuota por el Impacto sobre la Calle, como calles nuevas o calles expandidas.

11. *¿Qué significa una corrección técnica?*

R. Una corrección técnica significa que estamos alineando la Red de Calles con la apariencia de la calle en el TCM, a menudo basándonos en un plan más específico, como un plan modal o plan de corredor. Por ejemplo, una calle que es actualmente calle nivel 1, pero se muestra como calle nivel 2, es una calle que fue designada para tener una instalación separada para bicicletas en el Plan para Bicicletas del 2014. Debido a que nuestras nuevas intersecciones de calle nivel 1 no incluyen una instalación separada para bicicletas, esas calles están siendo enmendadas para convertirse en calles nivel 2.

12. *¿Qué significa actualización del proyecto?*

R. Las calles que están marcadas como "actualizaciones del proyecto" en los mapas interactivos han pasado por un estudio desde la adopción del ASMP, y

el ASMP está siendo actualizado para reflejar estos cambios en el Mapa de la Red de Calles.

13. ¿De dónde viene una calle nueva o añadida?

- R. La mayoría de las calles añadidas son calles que han sido trazadas dentro de una subdivisión después de la adopción del ASMP en abril del 2019. Este proceso de enmienda refleja estas calles nuevas, las cuales no estaban trazadas en ese momento. Otras calles nuevas provienen de proyectos nuevos o actualizados que no incluían esas calles cuando el ASMP fue adoptado originalmente.

14. ¿Qué tiene que ver esto con ATX Walk Bike Roll?

- R. [ATX Walk Bike Roll](#) es el esfuerzo de planificación de la Ciudad para actualizar nuestros planes de aceras, senderos urbanos y bicicletas. Se enfoca en integrar la equidad social y racial en estos sistemas, y quiere posicionar estos sistemas para apoyar las metas de movilidad identificadas en otros documentos de la Ciudad, como Imagine Austin y el Plan Estratégico de Movilidad de Austin.

Nuestra Red de Calles es la base para muchas de las instalaciones para peatones y bicicletas en nuestra red de transporte. Nuestro Plan para Bicicletas del 2014 identifica el tipo de instalación para bicicletas que queremos en nuestras calles. Muchas de las correcciones técnicas en este proceso de enmienda de la Red de Calles reflejan el Plan del 2014. El proceso de ATX Walk Bike Roll está teniendo un impacto en este plan, y los cambios a las instalaciones para bicicletas identificados a través de ATX Walk Bike Roll se verán reflejados en futuros procesos de enmienda de la Red de Calles.