

CapMetro

TRANSIT PLAN 2035

OTOÑO DE 2025



Reconocimientos

Equipo del Proyecto CapMetro

Lawrence Deeter
Rose Lisska
Katheryn Cromwell
Emma Martinez
Jordan McGee
Roberto González
Melissa Ortiz
Kelsey Lammy
Peter Breton
David Fouts
Ariel Marlowe
Penelope Ackling

Partes interesadas regionales

Austin Community College
Austin Transit Partnership
CAMPO
CARTS
Ciudad de Round Rock
Condado de Travis
TxDOT
Universidad de Texas en Austin
Condado de Williamson

Ciudades miembros

Austin
Jonestown
Lago Vista
Leander
Manor
Point Venture
San Leanna

Comités

Access
Customer Satisfaction
Project Connect CAC
Public Safety

Conectores Comunitarios

Alejandra Morales
Brandon Boone
Flor Mejía
Jessica Benítez
Jonathan Tan
Kit Hagin
Kristen Gooch
Latreese Cooke
Noor Iqbal
Pedro Hernández
Quentin Jackson
Samantha Sheffield
Silvia Zuviet
Sofía Treviño
Susie Duarte

Participantes de los grupos focales

ADAPT
AVANCE
Criss Cole Rehabilitation Center
Downtown Austin Alliance
Foundation Communities
iMoms
Indian American Senior Citizen's Association
On-Point Re-Entry
PODER
Texas Office for Refugees
Transit Forward
Turner Roberts

Contenido

1. Introducción.....	1
El entorno actual del transporte público.....	2
Convertir recomendaciones en acción.....	3
Proceso de planificación.....	3
Plan Visión y Metas	4
2. Compromiso	6
Plan de Participación Comunitaria e Interna (CIIP)	7
Evaluación comunitaria.....	8
Herramientas y estrategias de participación	9
Hallazgos de Participación.....	19
3. Revisión del Plan.....	25
Revisión de planes locales y regionales.....	25
Revisión de agencias pares.....	26
Análisis de Alineación y Oportunidades	28
4. Condiciones existentes.....	30
Áreas de análisis y tendencias regionales.....	32
Análisis de mercado	38
Análisis de servicio	45
5. Planificación de escenarios	52
Desarrollo de la red preliminar	53
Características clave de las rutas con bajo desempeño.....	55
Incorporación de Retroalimentación sobre la Red de Borradores.....	57
6. Recomendaciones del Transit Plan 2035	60
Recomendaciones de redes preferidas	60
Niveles de servicio	62
Lista de visión de 10+ años	81
7. Implementación por fases	83
Cambios de servicio y operaciones	84
Capital e instalaciones	90
Contexto fiscal.....	101
8. Próximos pasos.....	103
9. Apéndices	104

Visión general	105
Apéndice A Libro de Ruta	A-1
Apéndice B Matriz de Rutas	B-1
Apéndice C Plan Estratégico de Expansión de BikeShare	C-1
Apéndice D Documento de Recursos de Análisis de la Red Line	D-1

1 Introducción

1. Introducción

Transit Plan 2035 es la visión y la hoja de ruta de CapMetro para el transporte en el centro de Texas durante la próxima década y más allá. El plan se desarrolló en consonancia con el [Plan Estratégico 2030 de CapMetro](#) y se basa en esfuerzos previos, incluyendo Connections 2025 y Cap Remap, el [Estudio de Desarrollo Orientado al Transporte \(TOD\) 2023](#) y la implementación continua del Project Connect. El plan contempla tanto fases a corto plazo (dentro de cinco años) como a largo plazo (más de cinco años) para adaptarse a las tendencias emergentes, satisfacer las necesidades de la comunidad y garantizar un futuro financieramente sostenible.

El propósito de Transit Plan 2035 es establecer un plan de servicio actualizado para el sistema de CapMetro que refleje los cambios en la población y las necesidades de desplazamiento del centro de Texas. Actualizado cada cinco años, el plan garantiza que CapMetro se adapte al crecimiento, mejore el acceso a servicios de alta calidad y amplíe las opciones de movilidad para quienes más las necesitan. La región del centro de Texas sigue experimentando un rápido crecimiento tanto en el núcleo urbano como en las comunidades circundantes. El aumento de los costes de la vivienda y la descentralización del empleo han llevado a los residentes a vivir en zonas que no están atendidas o que están desatendidas por el transporte público. Al mismo tiempo, CapMetro se está preparando para cambios transformadores impulsados por el futuro despliegue del Tren Ligero de Austin en coordinación con Austin Transit Partnership (ATP).

Teniendo en cuenta estas dinámicas, el Transit Plan 2035 revisa la estructura y el rendimiento de la red de transporte existente para optimizar y desarrollar oportunidades de crecimiento. Las recomendaciones desarrolladas a través de este proceso tienen como objetivo aumentar la afluencia de pasajeros, ampliar el acceso justo y mejorar la conectividad regional. El plan se basa en una sólida participación pública, análisis de datos y una planificación financiera realista. Transit Plan 2035 servirá como guía de CapMetro para el desarrollo de servicios de transporte durante la próxima década y apoyará la misión de CapMetro de conectar a personas, empleos y comunidades con opciones de movilidad seguras, fiables y equilibradas.

Transit Plan 2035 busca mejorar el servicio de CapMetro y documentar las recomendaciones y propuestas de implementación para guiar a la agencia durante la próxima década y más allá. Aunque la experiencia del cliente — como los aspectos relacionados con la seguridad y protección — es fundamental para el éxito futuro de CapMetro, el plan no ofrece soluciones inmediatas para estos asuntos. Sin embargo, CapMetro entiende que Transit Plan 2035 es una oportunidad para colaborar con los departamentos dentro de la agencia, así como con los actores regionales y la comunidad, y como tal, documentó y comunicó todos los comentarios relacionados con la experiencia del cliente al personal correspondiente.

El entorno actual del transporte público

Desde Connections 2025 — el anterior plan de servicio de CapMetro — la dinámica que afecta a los servicios de transporte en el centro de Texas y en todo Estados Unidos ha cambiado drásticamente. En los años previos a 2020, el número de pasajeros aumentaba año tras año en línea con el crecimiento poblacional del centro de Texas. Durante este tiempo, las inversiones públicas en infraestructuras de transporte en toda la región sentaron las bases para un crecimiento continuo en el transporte público, el senderismo y el ciclismo. En la primavera de 2020, la pandemia de COVID-19 y sus cambios asociados cambiaron abruptamente el panorama de los patrones de viaje y el uso del transporte público. Al igual que las agencias de transporte de todo el país, la afluencia de pasajeros de CapMetro disminuyó aproximadamente un 40% durante el pico de la pandemia.

Desde 2021, la demanda de pasajeros de CapMetro se ha recuperado más rápido que la media nacional y las agencias similares. Mientras tanto, el centro de Texas sigue creciendo; Se proyecta que la población y el empleo de la región aumenten aproximadamente un 130% en los próximos 20 años. El comportamiento de viaje también ha cambiado, con más personas trabajando desde casa y menos desplazamientos tradicionales en horas punta. Ahora una mayor parte de los viajes ocurre por la tarde, y más viajes se orientan a destinos locales que a grandes centros de empleo. Con la afluencia de pasajeros acercándose a los niveles de 2019, CapMetro está ahora planificando para los próximos 10 años y más allá: Transit Plan 2035 está diseñado para mantener el impulso actual. Trabajando con socios estratégicos para aprovechar todo el potencial de las inversiones recientes y futuras en transporte multimodal, CapMetro pretende consolidar su papel esencial en la vida de los residentes del centro de Texas que dependen de sus servicios, mientras continúa atrayendo nuevos clientes al sistema.

Transit Plan 2035 traza este rumbo abordando tres tendencias generales. En primer lugar, busca actualizar la red de transporte para adaptarse a los patrones y necesidades de viaje de la población actual en el centro de Texas, teniendo en cuenta que estos patrones evolucionarán a medida que el centro de Texas continúe creciendo. El plan contiene proyecciones de crecimiento que destacan corredores y comunidades específicas que podrían crecer más rápido que otras en los próximos 10 años. Al implementar cambios a lo largo del tiempo para seguir este crecimiento, la red seguirá siendo útil, incluso cuando las áreas a las que sirve sigan cambiando. En segundo lugar, las recomendaciones del plan se basan en la financiación disponible y proyectada para garantizar que el plan sea implementable. Por último, Transit Plan 2035 incluye cambios para adaptar el sistema a iniciativas de transporte de alta capacidad recientemente completadas y planificadas, y la introducción del Ferrocarril Ligero de Austin, una inversión generacional en infraestructuras que mejorará el papel del transporte en la construcción de una región más conectada.



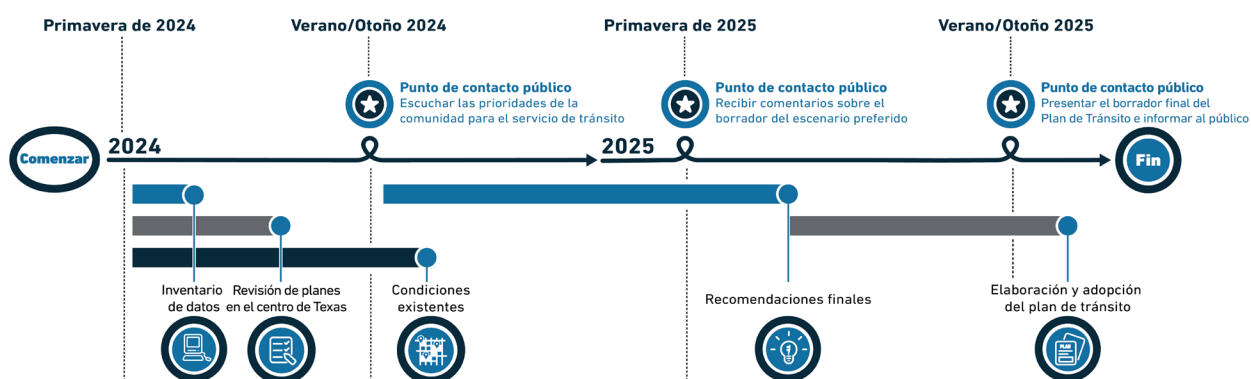
Convertir recomendaciones en acción

Transit Plan 2035 no es un [cambio de servicio](#). Los conceptos y plazos del plan se refinarán en función de los recursos disponibles, la coordinación regional y la preparación para el mercado. La implementación se realizará de forma incremental a través del proceso estándar de cambio de servicio de CapMetro, que incluye una mayor implicación comunitaria y la aprobación de la Junta. Otros conceptos de este plan que requieren financiación y coordinación adicionales serán revisados en el próximo esfuerzo del plan de transporte en 2030. La implementación de Transit Plan 2035 se realizará en fases durante los próximos 10 años y dependerá de la financiación disponible. El éxito requerirá coordinación continua e inversión compartida entre CapMetro, socios jurisdiccionales, ATP y otros socios locales, estatales y federales. Muchas de las mejoras descritas en este plan —especialmente aquellas que implican mejoras de capital, ampliación del servicio o conexiones con Project Connect— dependerán de nuevas alianzas financieras y oportunidades competitivas de subvenciones. Estableciendo una visión clara y una estrategia basada en datos, el Transit Plan 2035 posiciona al centro de Texas para aprovechar al máximo estas oportunidades y cumplir su promesa de proporcionar un transporte seguro, sostenible y justo para todos.

Proceso de planificación

Transit Plan 2035 es el resultado de un proceso de planificación de 18 meses, que abarca múltiples rondas de participación pública, análisis técnico detallado y colaboración entre organismos gubernamentales y diversos equipos de CapMetro (**Figura 1-1**). Este documento escrito es solo una parte del plan que resume los puntos clave de los productos del proceso de planificación. El valor completo de Transit Plan 2035 se encuentra en las relaciones construidas, la experiencia adquirida y la activación comunitaria generadas a lo largo del proceso de desarrollo del plan que guiarán la implementación de las recomendaciones del plan.

Figura 1-1: Calendario del Proyecto del Plan de Transporte 2035



Transit Plan 2035 comenzó con una serie de tareas técnicas: inventariar datos para su uso en trabajos posteriores, una revisión exhaustiva de planes e iniciativas recientes e en curso en la región de Texas Central y un análisis exhaustivo de las condiciones existentes. Los resultados de este esfuerzo inicial se presentaron al público en otoño de 2024 durante la primera ronda de participación. Una vez sintetizados los resultados del análisis de las condiciones existentes y la primera ronda de participación pública, comenzó el desarrollo de las recomendaciones del plan para el servicio y las instalaciones de transporte. Las recomendaciones se organizaron por plazos, basándose en limitaciones financieras y proyecciones. Este proceso para desarrollar recomendaciones se denomina planificación de escenarios. Antes de llevar los escenarios de servicio recomendados a la Junta para su aprobación, estos se alinearon con la retroalimentación y preferencias de la comunidad mediante la participación comunitaria en el verano de 2025.

Plan Visión y Metas

La visión del Transit Plan 2035 es crear un sistema de transporte público que sirva a las comunidades de todo el centro de Texas, que sea financiera y medioambientalmente sostenible, que mejore la conectividad, apoye el crecimiento económico y garantice un acceso seguro y justo a las oportunidades. Esta visión refleja el compromiso de CapMetro de ofrecer una red que responda a las necesidades cambiantes de un Texas Central en crecimiento y diversidad.

El plan se guía por tres objetivos principales desarrollados mediante la participación pública, la colaboración con los actores internos de CapMetro, la dirección del Consejo y el análisis técnico. Estos objetivos garantizan que el plan refleje tanto las prioridades comunitarias como el comportamiento real de los viajes.

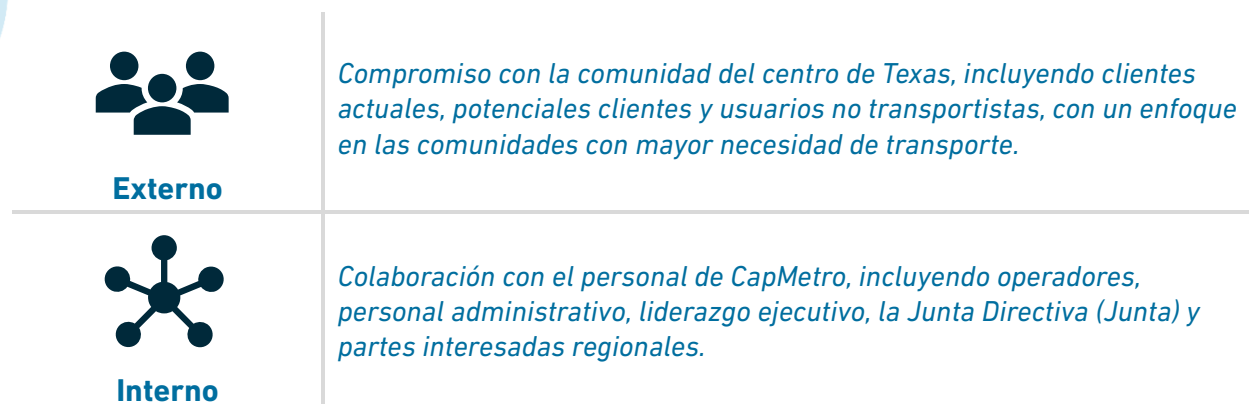
Figura 1-2: Objetivos del Plan de Transporte 2035



2 Participación Pública

2. Compromiso

Transit Plan 2035 se construyó a partir de la retroalimentación de miles de residentes del centro de Texas, partes interesadas regionales y personal de CapMetro para asegurar que el plan final refleje la visión y las necesidades de quienes utilizan y operan los servicios. El éxito del programa de participación fue impulsado por dos esfuerzos simultáneos:



El programa de participación se organizó en cuatro rondas, cada una estratégicamente alineada con hitos técnicos.

La primera ronda de participación tuvo lugar en otoño de 2024 y fue diseñada para recopilar información sobre la experiencia del cliente, las necesidades de la comunidad y las prioridades del transporte público. Estos resultados fueron una influencia clave en las recomendaciones y el desarrollo de escenarios.

La segunda ronda se celebró en primavera de 2025 y se organizó para evaluar con el público los resultados del análisis de condiciones existentes y comprobar sus conclusiones en función de la experiencia del cliente. Los resultados complementaron los datos cuantitativos y proporcionaron detalles sobre cómo las condiciones existentes afectan a la experiencia del cliente.

La tercera ronda de participación tuvo lugar en verano de 2025 y recogió opiniones sobre el borrador de la red, presentando al público y a las partes interesadas dos fases a lo largo de un periodo de 10 años. Los proyectos prioritarios que no pudieron incluirse en estos plazos se presentaron como parte de una lista de proyectos futuros. Se puede encontrar más información

Figura 2-1: Resúmenes de la ronda de



sobre estas redes y el proceso de desarrollo en **los capítulos 5 y 6**. Tras esta ronda de interacción, se analizaron los resultados y se utilizaron para puntuar recomendaciones dentro del borrador de la red para ayudar en el desarrollo de recomendaciones revisadas para la red preferida final.

La cuarta ronda de participación presentó la red final preferida al público en otoño de 2025, subrayando el papel que las rondas anteriores de participación tuvieron en la configuración del Plan de Transporte 2035.

La combinación de estos esfuerzos llevó a la adopción del Transit Plan 2035 por parte de la Junta en octubre de 2025. Los resultados y hallazgos de la participación formaron uno de los tres pilares utilizados para apoyar el proceso de desarrollo de recomendaciones y escenarios (**Capítulo 5**). La aportación pública y de las partes interesadas se sopesó junto con los hallazgos de condiciones existentes (**Capítulo 4**) en el proceso de desarrollo de escenarios.

Plan de Participación Comunitaria e Interna (CIIP)

CapMetro desarrolló un [Plan de Participación Comunitaria e Interna \(CIIP\)](#) en primavera de 2024, reflejando los valores fundamentales de la agencia y las políticas y procesos de compromiso relacionados con la inclusión y la accesibilidad. El CIIP fue diseñado para guiar cada ronda del programa de participación y era un documento vivo que se ajustaba según fuera necesario para asegurar que CapMetro llegara con mayor éxito a la comunidad. Para medir el éxito de la participación comunitaria, CapMetro desarrolló cinco Objetivos del Programa de Participación (**Figura 2-2**) para asegurar que Transit Plan 2035 priorizara la inclusión y la accesibilidad, generara confianza e incorporara una gama diversa y representativa de voces comunitarias al debate.

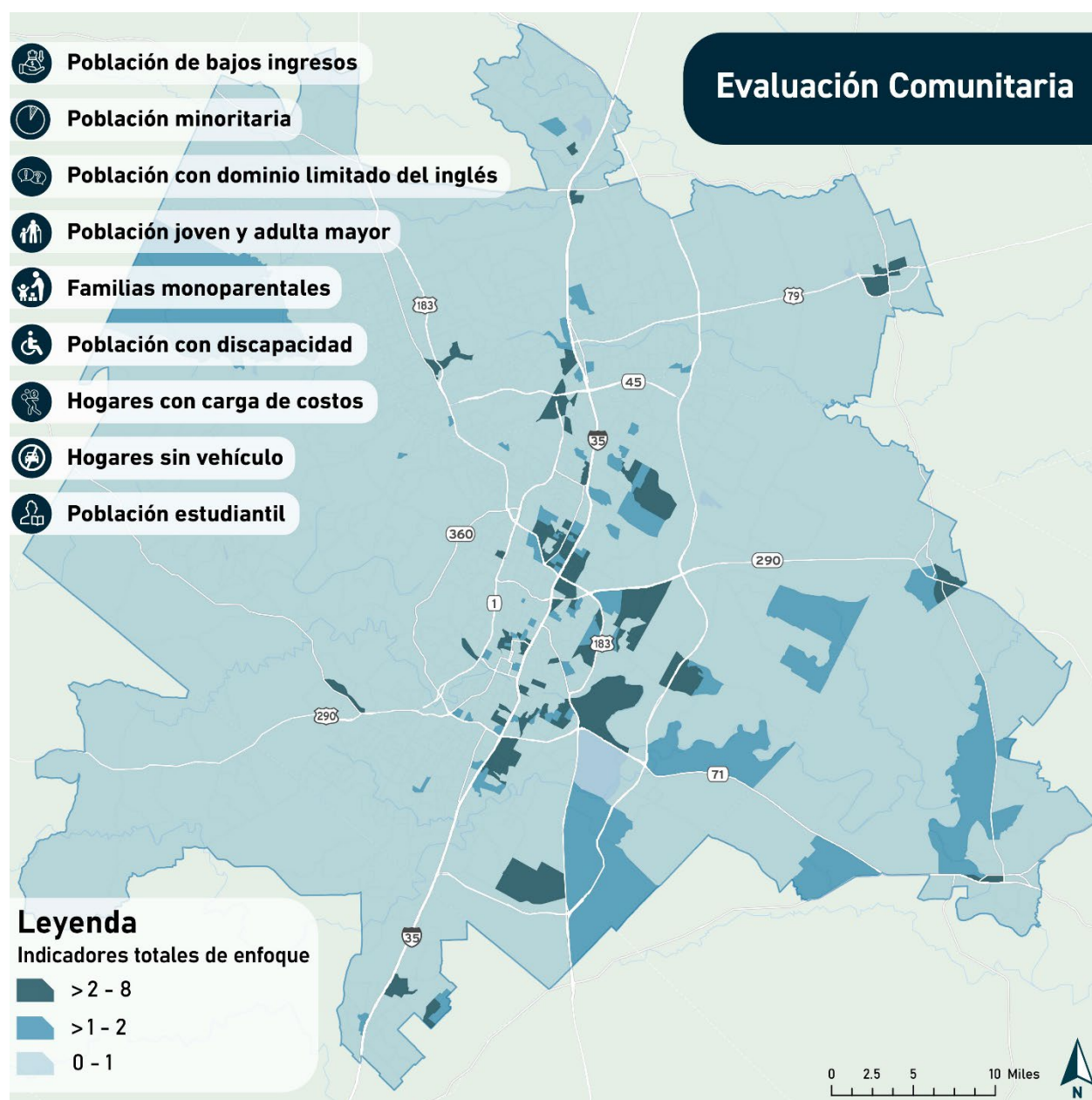
Figura 2-2: Objetivos del Programa de Participación y Beneficios para la Comunidad



Evaluación comunitaria

Tras desarrollar los objetivos del programa de participación, CapMetro realizó una evaluación comunitaria para identificar áreas prioritarias de participación, especialmente en comunidades históricamente subrepresentadas, con el fin de guiar el programa. La evaluación proporcionó una visión demográfica y socioeconómica de la región. CapMetro revisó esta información en una plataforma de cartografía para identificar áreas prioritarias de implicación, o comunidades que presentan mayor solapamiento entre indicadores. **Figura 2-3** Muestra los resultados de la evaluación.

Figura 2-3: Resultados de la evaluación comunitaria



Fuente: Grupos de bloques de la Encuesta Comunitaria Americana del Censo de EE. UU. 2022

Esta información se utilizó para tomar decisiones relacionadas con las necesidades de traducción, plataformas de acceso y lugares de eventos, entre otros, para todas las rondas del programa de participación. Los datos de la evaluación comunitaria, junto con otra información obtenida mediante actividades de participación presencial y resultados de encuestas, respaldaron la observación continua de a quién se dirigía CapMetro. Esta observación continua apoyó a CapMetro en el seguimiento de la divulgación y en el ajuste de estrategias según fuera necesario para asegurar que las áreas prioritarias de compromiso se incluyeran y que sus voces fueran escuchadas a lo largo del calendario del proyecto.

Herramientas y estrategias de participación

Para desarrollar Transit Plan 2035 con una sólida participación pública e interna, CapMetro implementó una estrategia de participación multifacética orientada a llegar a una audiencia amplia y diversa. El alcance de base contó con embajadores locales, conocidos como Community Connectors, que recopilaban opiniones y compartían información dentro de sus comunidades. Reuniones públicas, talleres, grupos focales, entrevistas y eventos temporales crearon oportunidades para un diálogo directo entre CapMetro y las partes interesadas. Complementando estos esfuerzos presenciales, herramientas digitales como una página web dedicada, el mapeo virtual, las encuestas en línea y los vídeos informativos ampliaron la accesibilidad, permitieron retroalimentación en tiempo real y promovieron la transparencia durante todo el proceso de planificación.

El enfoque de CapMetro combinó la divulgación a gran escala —como jornadas de puertas abiertas, seminarios web y encuestas multilingües— con esfuerzos específicos que incluyen la participación de los clientes en las paradas de transporte, eventos temporales en zonas de mucho tráfico y presentaciones comunitarias. Las campañas en redes sociales ampliaron el alcance a los residentes que no podían asistir a eventos presenciales, mientras que las alianzas con conectores comunitarios y los debates enfocados proporcionaron perspectivas más profundas. Esta estrategia en capas garantizaba tanto una amplia participación pública como perspectivas matizadas, formando una base sólida para la planificación de escenarios basada en datos. Las siguientes secciones ofrecen más detalles sobre las herramientas y estrategias de participación del plan.



Compromiso externo

Jornadas de puertas abiertas y seminarios web virtuales

CapMetro organizó una serie de jornadas de puertas abiertas y seminarios web virtuales, llegando a más de 500 miembros de la comunidad, para invitar al público a conocer el Plan de Transporte 2035, compartir opiniones y ayudar a definir las recomendaciones del plan. Las jornadas de puertas abiertas presenciales se celebraron en lugares familiares accesibles por transporte público, para atraer y conectar con las diversas comunidades del centro de Texas en entornos divertidos y atractivos. CapMetro aumentó la concienciación y aumentó la asistencia mediante el despliegue de una estrategia de divulgación que incluía correos electrónicos, alertas de texto de CapMetro, llamadas telefónicas, marketing comunitario a través de Community Connectors contratados, folletos, grupos focales presenciales y virtuales y notas de prensa. Estos eventos también se promovieron a través de la página web del Plan de Transporte 2035, CapMetro Alerts y publicaciones en redes sociales en Facebook, X e Instagram.

Para fomentar la participación en encuestas entre las familias, CapMetro ofreció incentivos como comida, actividades y tarjetas regalo H-E-B. El entretenimiento y la supervisión aptos para niños permitieron a padres y tutores participar libremente en las estaciones de participación durante las jornadas de puertas abiertas. Además de los levantamientos, CapMetro proporcionó una variedad de estaciones de combate. Esto incluyó ejercicios de mapeo de origen y destino y el juego de mesa Transit Land para la Ronda 1, así como sesiones guiadas con tableros informativos y flipbooks para la Ronda 3. Para todas las jornadas de puertas abiertas presenciales, CapMetro ofrecía alojamiento, traducción de idiomas e interpretación bajo solicitud, lo que llevó a la asistencia de traductores de español e intérpretes de Lengua de Señas Americana (ASL). Para asistentes y miembros del público con distintas agudezas visuales, había un personal suficiente para explicar cada actividad, tanto gráfica como visual.

Figura 2-4: Jornada de puertas abiertas de la Noche Comunitaria, otoño 2025



Para ofrecer oportunidades alternativas de retroalimentación a quienes no pudieron asistir a jornadas de puertas abiertas presenciales, CapMetro organizó seminarios web virtuales. Durante los seminarios web, CapMetro compartió información sobre Transit Plan 2035 basada en la fase del proyecto, organizó sesiones de preguntas y respuestas en directo y realizó ejercicios interactivos de mapeo.

Eventos Pop-Up

CapMetro organizó 75 eventos temporales, llegando a más de 6.100 miembros de la comunidad, para dar a conocer Transit Plan 2035 y facilitar que los miembros compartan sus opiniones durante sus desplazamientos habituales. Estos eventos tuvieron lugar en destinos clave como bibliotecas, instituciones culturales, universidades, supermercados, festivales comunitarios, mercados de agricultores y parques vecinales cerca de las paradas de transporte. El personal montó mesas y exposiciones para compartir información, responder preguntas y recopilar opiniones. Al encontrarse con personas donde ya se reúnen y viajan, estos pop-ups ayudaron a llegar a residentes que quizá no asistirían a reuniones formales, ampliando la participación y asegurando que se escuchara una mayor variedad de voces.

Figura 2-5: Feria de la Calle J-Town en el Parque Conmemorativo de los Veteranos, otoño 2024



Alcance en At-Stop

CapMetro realizaba actividades de servicio en las paradas en horas punta para llegar directamente a los clientes. Durante estos eventos, el personal de CapMetro y Community Connectors compartió información sobre los proyectos, invitó a los clientes a eventos presenciales y animó a participar en encuestas mientras esperaban en las paradas de transporte. El equipo del proyecto realizó interacciones en 16 paradas distintas repartidas por toda la región y colaboró con más de 1.200 clientes durante la vigencia del Transit Plan 2035. Las ubicaciones de las paradas se determinaron analizando minuciosamente la cantidad de pasajeros, las zonas de alto tráfico, la diversidad de rutas y el nivel de impacto en la comunidad a partir de recomendaciones preliminares. Las ubicaciones incluyeron, pero no se limitaron a las siguientes:

- Parque y Viaje de Howard
- Loyola / Decker
- Parque y Ruta Tech Ridge
- Centro de Tránsito Westgate
- Centro de Tránsito Norwood
- Estación Crestview
- Parque y Viaje Lakeline
- Parque y Viaje Manor
- Estación Leander
- Estación UT West Mall
- Bluff Springs / William Cannon
- Plaza de Autobuses del Lado Este
- Estación Republic Square
- Berkman / Barbara Jordan
- Valle Pleasant / Riverside
- 23rd / San Jacinto

Grupos Focales

CapMetro coordinó y facilitó 34 grupos focales, brindando la oportunidad de conversaciones más profundas sobre el Plan de Transporte 2035. CapMetro identificó y documentó los temas escuchados durante los grupos focales. Los participantes fueron compensados tanto por grupos focales presenciales como virtuales por su tiempo y aportaciones.

Figura 2-6: Grupo Focal de la Oficina de Refugiados de Texas, otoño 2024



El equipo del proyecto tuvo en cuenta a las poblaciones objetivo de grupos históricamente desatendidos por el transporte público al seleccionar los grupos focales. Este enfoque facilitó una participación significativa y la representación de diferentes partes interesadas de la comunidad, reflejando el compromiso de CapMetro con la divulgación deliberada. Los métodos promocionales de divulgación para los grupos focales incluían correos electrónicos dirigidos a organizaciones comunitarias, llamadas de seguimiento y el boca a boca a través de Community Connectors y eventos presenciales. De los 34 grupos focales que realizó CapMetro, 20 se realizaron presencialmente y 14 virtuales, con aproximadamente 450 asistentes en total.

Conectores Comunitarios

El Programa de Conectores Comunitarios fue una iniciativa de participación diseñada para garantizar que Transit Plan 2035 reflejara las voces de comunidades históricamente infrarrepresentadas. Basándose en los éxitos anteriores de CapMetro, el programa reclutó y compensó a residentes de áreas prioritarias para que sirvieran como enlaces entre CapMetro y sus comunidades. Estos participantes recibieron formación y actualizaciones regulares de proyectos, lo que les permitió compartir información, recopilar opiniones y elevar las prioridades de la comunidad a lo largo del proceso de planificación.

Figura 2-7: Incorporación y formación de Community Connectors, verano 2024



Utilizando métodos de base y redes locales, el programa fortaleció la comunicación bidireccional y aseguró que las recomendaciones del plan estuvieran informadas en las experiencias y necesidades de todos los habitantes del centro de Texas. Las siguientes comunidades estuvieron representadas por Community Connectors:

- Parque de la Colonia
- Manantiales Dove
- Señorío
- Tierras altas
- Este de Austin
- Valle Pleasant
- Grandes Colinas
- Cerezo
- Centro de Austin
- Colinas de Westover
- East Riverside
- Colinas de Windsor
- Congreso del Sur
- Brentwood
- Montopolis

Encuestas públicas

CapMetro desarrolló encuestas públicas adaptadas a las rondas de participación para documentar la retroalimentación. Los residentes del centro de Texas pudieron acceder a encuestas e información complementaria, como el análisis de condiciones existentes y recomendaciones preliminares en formato matriz, flipbook y vídeo en inglés y español. Los participantes también podían recibir estos materiales en formato impreso en eventos presenciales o bajo solicitud. Enlaces a encuestas y códigos QR aparecieron en todos los materiales de participación para maximizar el número de respuestas. CapMetro también puso a disposición encuestas en idiomas adicionales según se solicitara. Tras proporcionar comentarios, los participantes tuvieron la oportunidad de inscribirse en un sorteo donde 10 participantes seleccionados al azar ganaron una tarjeta regalo H-E-B de 100 dólares cortesía de CapMetro.

La encuesta utilizada para el compromiso de otoño de 2024 constaba de 23 preguntas y tardaba entre 5 y 10 minutos en completarse. También ofreció oportunidades para recibir comentarios por escrito para recoger cualquier información no cubierta por las preguntas de la encuesta. La encuesta utilizada para la participación en verano de 2025 se integró en una herramienta interactiva de retroalimentación que combinaba preguntas con vídeos informativos y mapas interactivos basados en geografías específicas de áreas de servicio. La herramienta de retroalimentación también incluía un mapa interactivo de la red Remix que permitía a los participantes etiquetar rutas o áreas con retroalimentación específica.

Figura 2-8: Participantes de la Ronda 1 de la Encuesta



CapMetro y Community Connectors promovieron encuestas en jornadas de puertas abiertas, eventos emergentes, divulgación en paradas, grupos focales y medios virtuales a través de publicaciones en redes sociales y otras herramientas de comunicación digital como el correo electrónico. CapMetro recibió aproximadamente 8.500 respuestas a encuestas, incluyendo 8.400 comentarios adicionales a lo largo del programa de participación.

Compromiso digital

CapMetro llevó a cabo la participación a través de múltiples plataformas digitales para promover Transit Plan 2035 y fomentar la participación en encuestas. Una sólida campaña en redes sociales incluyó publicaciones estáticas y de historias en plataformas como Instagram y Facebook, así como una colaboración con The Austin Common, una publicación local que distribuye información principalmente a través de Instagram. Se desarrollaron contenidos y gráficos personalizados para compartir información y actualizaciones del proyecto, anunciar reuniones públicas y eventos comunitarios, y generar conciencia y participación pública en el proceso de planificación. Se animó a los socios promocionales —incluyendo organizaciones como Transit Forward y Movability— y a Community Connectors a amplificar las oportunidades de participación a través de sus propias redes. CapMetro también envió MetroAlerts dirigidas directamente a los clientes y llevó a cabo una campaña de correo electrónico distribuida a partes interesadas, clientes y organizaciones comunitarias a lo largo del programa de participación. Para ampliar su alcance, CapMetro utilizó comunicados de prensa previos a los grandes eventos de interacción para ofrecer contenido listo para medios a los principales medios regionales y comunitarios, asegurando que la información sobre Transit Plan 2035 llegara a clientes y residentes de toda la región a través de canales de confianza. Una página web dedicada a la interacción apoyó los esfuerzos de divulgación proporcionando actualizaciones, información clave y una vía directa para que la comunidad contactara con el equipo de CapMetro. CapMetro también desarrolló una variedad de materiales impresos y digitales de divulgación — incluyendo fichas informativas, folletos, folletos, postales y folletos — para comunicar los hitos del plan y promover oportunidades de participación pública.

Tierra de tránsito

CapMetro creó un juego de mesa llamado Transit Land para ofrecer una forma divertida y atractiva para que los miembros de la comunidad aprendan sobre la planificación del transporte público y los retos asociados a los recursos. El juego de mesa se incorporó a través de las actividades de participación para fomentar conversaciones sobre los compromisos en la planificación del transporte público entre los participantes y el equipo del proyecto. Mientras jugaban a Transit Land, los participantes expresaron la necesidad de mejorar la conectividad con destinos clave, frecuencias más altas y reconocieron los retos que experimentaron al construir sus propias redes de transporte.

Compromiso interno

Enfrentamiento en primera línea

CapMetro interactuó con el personal de primera línea, incluidos operadores, mecánicos, supervisores y otros sectores de Autobuses, Ferrocarril y Respuesta a la Demanda. El personal de primera línea fue implicado mediante grupos focales, reuniones ciudadanas, comunicaciones por correo electrónico, carteles de la sala de correo, anuncios mostrados en salas de descanso y en otros eventos de CapMetro — como el Roadeo Anual y el Día de Diversión Familiar — que se celebraron a lo largo del calendario del Plan de Transporte 2035.

Talleres

CapMetro organizó dos talleres clave a mitad del proyecto, proporcionando a los asistentes información sobre el progreso del plan y permitiéndoles jugar a Transit Land, lo que llevó a un debate abierto sobre los sacrificios y cómo mejorar mejor el sistema de transporte existente. El primero fue un taller con partes interesadas que invitó a los siguientes grupos a asistir: CARTS, Foundation Communities, Movability, Transit Forward, ATP, la Universidad de Texas (UT), Austin Community College (ACC), Departamento de Transporte de Texas (TxDOT), el condado de Travis, la ciudad de Austin, la ciudad de Round Rock, la Capital Area Metropolitan Planning Organization (CAMPO) y el Banco de Alimentos Central de Texas, junto con otros actores clave, agencias y organizaciones sin ánimo de lucro en toda la región. Un taller similar se celebró en invierno de 2025 con la Junta.

Figura 2-9: Taller de Partes Interesadas, otoño 2024



Presentaciones y oportunidades de conferencias

CapMetro presentó en más de 40 cumbres, eventos y reuniones de comités durante el programa de participación para presentar información y recibir comentarios sobre el Plan de Transporte 2035. Este nivel adicional de compromiso aseguró un alcance amplio. Las presentaciones incluyeron eventos como los siguientes:

- Asamblea de Alcaldes Miembros
- Cumbre de Movilidad
- Conferencia de Funcionarios de Transporte de Minorías (COMTO) Desarrollo Profesional de Austin
- Horas de Recursos AVANCE
- 40th aniversario de ADAPT
- Herramientas para el éxito del Distrito Escolar Independiente de Austin (AISD)
- Asociación Juvenil Profesional Hispana de Austin (YHPAA) Noche de Estrellas
- Panel de Bytes Tecnológicos del Movimiento Tecnológico Urbano de Austin (AUTMHQ)
- Gala de la Cámara de Comercio Hispana del Gran Austin (GAHCC)

Participación regional

El personal de Asuntos Gubernamentales de CapMetro implicó a líderes electos y designados a nivel local, regional, estatal y federal, así como con otros actores clave de las agencias, para asegurar que sus oficinas contaban con información sobre las oportunidades de participación de Transit Plan 2035 para su difusión entre las respectivas comunidades. Estos esfuerzos también incluyeron sesiones informativas individuales de alto nivel. A lo largo del calendario del Plan de Transporte 2035, mediante boletines electrónicos, el personal compartió información con aproximadamente 300 contactos de CapMetro Government Affairs incluyendo pero no limitado a:

- Alcaldes y respectivos Ayuntamientos y personal de las Ciudades Miembros
- Gerentes municipales y oficinas del personal ejecutivo de las ciudades miembros, además de colegas intergubernamentales de transporte
- Miembros y personal electos de delegaciones estatales y federales
- Alcaldes de ciudades asociadas del centro de Texas y los respetivos miembros y personal del Ayuntamiento
- Jueces y comisionados de condado, funcionarios electos y personal ejecutivo del condado
- Superintendentes y cargos electos de la Junta Escolar del Distrito Escolar de Texas Central y Personal ejecutivo
- Canciller y patronos del colegio comunitario, así como personal ejecutivo
- Compañeros de relaciones intergubernamentales en la universidad y la educación superior
- Presidente y CEO del Distrito de Hospital Público del Condado, Gerentes de la Junta de Distrito y personal ejecutivo
- Directores Generales de la Cámara de Comercio y Ejecutivos de la Comunidad Empresarial en la Industria del Transporte
- Director ejecutivo, personal ejecutivo e intergubernamental de la Asociación Económica Regional
- Director ejecutivo de la Corporación de Gobierno Local, Consejo de Administración y personal ejecutivo
- CEO, Junta Directiva y personal ejecutivo de la Transportation Management Association

- CEOs, directivos de consejos y personal ejecutivo de organizaciones sin ánimo de lucro relacionados con el transporte y relacionados con el transporte público y el desarrollo de la fuerza laboral

Hallazgos de Participación

Gracias a la variedad de métodos y estrategias de participación empleados a lo largo de múltiples periodos, CapMetro pudo llegar a decenas de miles de personas en el centro de Texas. Planificar cada ronda de enfrentamiento fue un proceso iterativo. Durante el encuentro, CapMetro revisaba activamente los datos para ver quién respondía, proporcionaba comentarios y qué decían. Si los esfuerzos de participación estaban recibiendo retroalimentación de una muestra no representativa de la comunidad, se planificaron eventos futuros en diferentes áreas para intentar acercarse a una muestra más representativa. Tras cada ronda de participación, CapMetro realizó una revisión en profundidad de los comentarios, sintetizó temas y proporcionó resúmenes de las aportaciones de la comunidad que pueden encontrarse en la [página web del Plan de Transporte 2035](#).

¿A cuántas personas involucramos?

Figura 2-10 Resume los totales de participación obtenidos a través de las herramientas y estrategias detalladas anteriormente en este capítulo. La información recopilada de estos diversos esfuerzos se recopiló y revisó para determinar los puntos clave que se utilizaron para crear un sistema de transporte que mejor respondiera a las necesidades del centro de Texas durante la siguiente década y más allá.

Figura 2-10: Plan de Transporte 2035 Compromiso por Números



¿A quién hemos contactado?

Toda la participación pública obtenida a través de encuestas fue acompañada de preguntas opcionales de encuestas demográficas. Estas preguntas ayudaron a CapMetro a medir cuán representativos eran sus datos de muestra para el área central de Texas y para los clientes que utilizaban los servicios de CapMetro. El seguimiento de estos datos demográficos también ayudó a medir cómo avanzaba el programa de participación hacia sus objetivos. Para hacer un seguimiento activo de los datos demográficos recibidos durante los periodos de interacción, CapMetro creó una herramienta interna que mostraba las ubicaciones geográficas de los miembros de la comunidad contactados y con los que participaron.

Como se muestra en **Figura 2-11** a continuación, los esfuerzos de participación pudieron recopilar datos de residentes del centro de Texas de orígenes y comunidades muy diversos. Esta diversidad de aportaciones garantizaba que las recomendaciones finales del plan reflejaran las prioridades y necesidades de todos los residentes y clientes, independientemente de su capacidad, género, idioma o situación económica.

Figura 2-11: Información sobre participantes del programa de participación



Aunque las encuestas eran la herramienta principal para documentar y rastrear la información de los participantes, también se seleccionaban estratégicamente las ubicaciones de los eventos para asegurar que CapMetro escuchara a quienes más necesitaban el transporte público. Como se mencionó anteriormente, el programa de participación se estructuró para garantizar una amplia cobertura en toda el área de servicio y dirigirse a comunidades desatendidas e históricamente subrepresentadas identificadas mediante la evaluación comunitaria (**Figura 2-12**). Esto llevó a la identificación de áreas prioritarias de compromiso en toda la región, incluyendo barrios como East Austin, el corredor Rundberg Lane/I-35, Oltorf Street/South Lamar Boulevard y E. Riverside Drive, así como zonas en Manor, Leander y Jonestown, entre otros. Esta estrategia geográfica y demográfica multilayer garantizó que las actividades de participación reflejaran la diversidad del centro de Texas, con un fuerte énfasis en llegar a familias de bajos ingresos, no angloparlantes, personas con discapacidad y aquellas con acceso limitado o nulo a un vehículo personal.

¿Qué hemos oído?

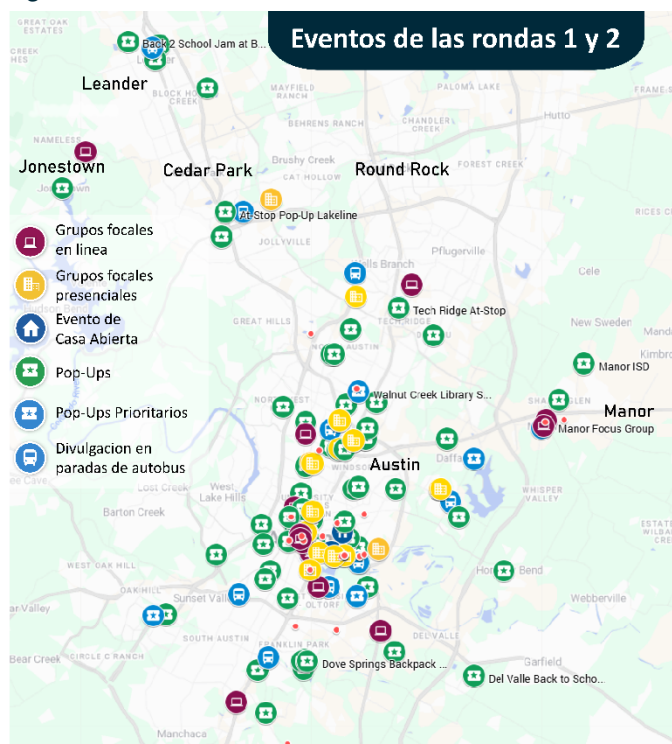
El proceso de participación Transit Plan 2035 recopiló opiniones a lo largo de cuatro rondas, recogiendo opiniones de clientes, residentes, empleados y socios regionales. Cada ronda se basaba en la anterior, permitiendo que la retroalimentación informara directamente cómo se redactaban y refinaban los conceptos en el plan final. Juntos, estos esfuerzos crearon un proceso transparente y colaborativo que reflejaba tanto el análisis basado en datos como las experiencias vividas de las personas que dependen del transporte público cada día. Los resultados de participación a continuación se organizan en dos áreas clave.

- [Initial Outreach and Community Visioning](#) resume los comentarios de las dos primeras rondas de participación, que ayudaron a moldear conceptos iniciales y a guiar el desarrollo de la red de borradores.
- [El comentarios sobre la Red de Borrador](#) describe las respuestas recibidas una vez que esos conceptos iniciales se compartieron públicamente en la Ronda 3, lo que llevó a revisiones y a la creación de la red preferida final. En conjunto, estos conocimientos reflejan una visión informada por la comunidad para el transporte que equilibra las prioridades locales, la conectividad regional y la sostenibilidad a largo plazo. Aunque esta sección del **Capítulo 2** cubre la retroalimentación sobre la red preliminar a un nivel general, información más detallada sobre los cambios derivados de este comentarios puede encontrarse en **el Capítulo 5**.

Alcance inicial y visión comunitaria

La primera ronda de interacción se centró en recopilar información sobre el comportamiento, necesidades y prioridades de los clientes. Durante las primeras rondas de interacción, los clientes compartieron sus orígenes y destinos, opiniones sobre la fiabilidad del servicio, sus barreras para utilizar el transporte público con mayor frecuencia y sus sugerencias para mejorar el servicio. A través de encuestas, grupos focales, jornadas de puertas abiertas y más, se hicieron evidentes una serie de conclusiones clave. Los principales puntos clave de los esfuerzos iniciales de compromiso se resumen en **Mesa 2-1** en la página siguiente.

Figura 2-12: Cobertura de eventos



Mesa 2-1: Visión comunitaria de los puntos clave

Conclusión clave	Descripción
Necesidades de conectividad	En encuestas (22% de los comentarios), grupos focales e informes de llamadas de clientes, el público destacó de forma constante la necesidad de mejorar la conectividad. Pidieron un mejor acceso a destinos actualmente no atendidos, transferencias fluidas y rutas más directas para reducir los tiempos de viaje y mejorar la utilidad del sistema.
Frecuencia de servicio	Tanto los usuarios frecuentes como los ocasionales del transporte identificaron la frecuencia insuficiente como una barrera importante para el servicio. Los comentarios de encuestas, CCRs y grupos focales subrayaron la importancia de reducir los tiempos de espera y aumentar el número de autobuses durante las horas punta para abordar la sobrepoblación.
Destinos deseados	Los datos de la encuesta revelaron que orígenes clave como UT Austin, el centro de Austin y el este de Austin a menudo coincidían con destinos más deseados, como el Aeropuerto Internacional Austin-Bergstrom y Zilker Park. Estos hallazgos coinciden con más de 900 respuestas que identifican destinos que carecen de acceso conveniente al transporte público.
Seguridad y protección	El 5% de los encuestados y en varios grupos focales expresaron preocupaciones sobre la seguridad en las paradas, en el transporte público y durante el viaje de la primera milla/última milla. CapMetro está trabajando para abordar las preocupaciones de seguridad en esfuerzos paralelos al Transit Plan 2035. El plan buscará oportunidades para reducir los tiempos de espera y los desplazamientos para disminuir cualquier situación incómoda, insegura o insegura. La mejora de la fiabilidad y la reducción de los tiempos de espera fueron señaladas por los encuestados como medidas clave para mejorar la seguridad percibida.
Limitaciones de Alcance de Servicio	Los problemas de duración del servicio, especialmente las horas limitadas de funcionamiento en rutas como la Red Line, fueron un tema recurrente. Los comentarios por Span representaron el 10% de las respuestas a la encuesta, y los grupos focales enfatizaron la necesidad de un servicio cada vez más temprano para adaptarse a horarios laborales no tradicionales y eventos nocturnos.
Barreras de accesibilidad	Aproximadamente el 6% de los comentarios de la encuesta se centraron en cuestiones de acceso, incluyendo la distancia a las paradas y la falta de soluciones para la primera o última milla. Los grupos focales que involucran a personas con discapacidad, personas que no hablan inglés y comunidades de bajos ingresos subrayaron aún más estas barreras, que limitan el acceso justo al transporte público.
Asequibilidad	Más del 52% de los encuestados tenían ingresos familiares inferiores a 75.000 dólares, lo que pone de manifiesto la necesidad crítica de opciones de transporte asequible. Los grupos focales y las presentaciones comunitarias enfatizaban constantemente el papel del transporte público en la reducción de las cargas económicas de las poblaciones desatendidas.

Comentarios sobre la Red de Reclutamiento

Utilizando las aportaciones recibidas durante las primeras rondas de interacción, CapMetro creó el borrador de la red, que fue el primer conjunto de recomendaciones presentadas al público para comentarios en el verano de 2025. Mediante métodos similares aplicados en rondas anteriores de participación, CapMetro pudo llegar a más de 153.000 miembros de la comunidad mediante divulgación digital y alertas de CapMetro, más de 1.300 miembros de la comunidad a través de eventos de Community Connector y aproximadamente 1.600 miembros a través de eventos virtuales y presenciales. La opinión general sobre la red preliminar fue favorable, con más del 60% de los comentarios recibidos reflejando un sentimiento positivo o neutral. Estos comentarios elogiaron el aumento de frecuencias, la ampliación y realinear rutas, la mejora del servicio al aeropuerto y mejoras en las conexiones este-oeste.

CapMetro también recibió valiosas aportaciones sobre partes del borrador de la red que fueron valoradas negativamente por el público, los actores regionales y el personal de CapMetro. Las preocupaciones se centraron principalmente en los servicios discontinuados y las lagunas en el suroeste y noreste de Austin, con llamadas para aumentar la frecuencia y horarios extendidos en rutas locales muy transitadas. La integración con el Tren Ligero de Austin generó preocupaciones sobre el aumento de los transbordos hacia y desde el Tren Ligero de Austin. Cuando estas preocupaciones se discutían durante la interacción presencial, las preocupaciones de los participantes a menudo se suavizaban al comprender el contexto fiscal del plan y el enfoque de implementación por fases del plan, con oportunidades adicionales de compromiso y cambios en los servicios propuestos. Por último, aunque temas como la seguridad y la protección estaban fuera del alcance del Plan de Transporte 2035, seguían siendo una prioridad en la comunidad. Durante estas conversaciones, los miembros del equipo orientaron al público hacia mejoras en la seguridad y protección que se están realizando a través del Programa de Seguridad Pública en curso de CapMetro.



CapMetro

3 Revisión del plan

3. Revisión del Plan

La revisión del plan sentó las bases para Transit Plan 2035 al examinar los esfuerzos de planificación pasados y en curso, comparar CapMetro con agencias de transporte similares e identificar oportunidades para alinearse con proyectos de capital en la región. Una revisión del plan proporciona un contexto importante al evaluar qué se ha intentado antes, qué ha funcionado en regiones similares y qué planificación y proyectos de capital en curso pueden afectar la implementación de las recomendaciones. Para el Plan de Transporte 2035, el esfuerzo se dividió en tres componentes: una revisión de planes locales y regionales, una revisión de agencias pares y un análisis de alineación y oportunidades. En conjunto, estos componentes destilan las lecciones aprendidas y las mejores prácticas en conocimientos claros y accionables que informaron directamente el proceso de planificación de escenarios.

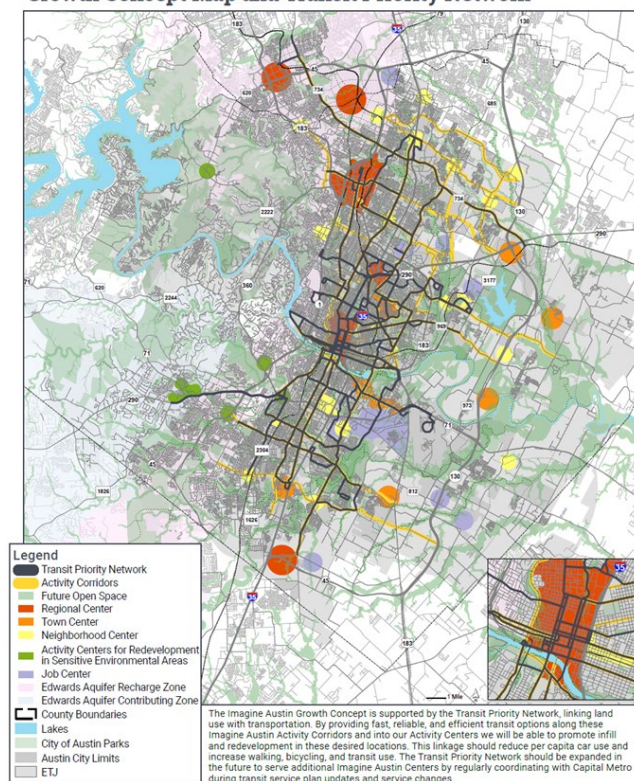
Revisión de planes locales y regionales

Un resumen completo de los planes revisados, incluyendo los puntos de aporte aplicables al Transit Plan 2035, puede encontrarse en la [página web del Transit Plan 2035](#) de CapMetro, en la sección de recursos. Los planes con mayor solapamiento o impacto potencial en Transit Plan 2035 fueron el Estudio CapMetro ETOD [2023], [el Plan Estratégico de Expansión de Bicicletas Compartidas de CapMetro \[2024\]](#), Cap Remap [2017], el Plan Estratégico de Movilidad de Austin [2019], el Plan de Transporte Núcleo de Austin (ACT) [2024], Project Connect [2020] y el Plan de Movilidad CAMPO 2045 [2020].

Cada uno de estos planes presentó oportunidades para alinearse tanto con la planificación de escenarios como con la implementación del Transit Plan 2035. El Estudio ETOD produjo paneles que se utilizaron para analizar demografía y desplazamiento, mientras que el Análisis Estratégico de Metrobike informó sobre las consideraciones de conexión de la primera y última milla para rutas rediseñadas. Cap Remap y el Plan Estratégico de Movilidad de Austin proporcionaron un contexto importante de las inversiones recientes que CapMetro y la ciudad han realizado para fomentar el cambio de modos de vehículos de ocupación individual a la de transporte público, caminatas y ciclismo. Transit Plan 2035 busca aumentar la afluencia de pasajeros a partir del impulso generado por estos esfuerzos recientes. Mirando hacia el futuro, el Plan ACT, Project Connect, el programa Capital Express de la

Figura 3-1: Mapa de la red de prioridades de transporte del Plan Estratégico de Movilidad de Austin (2019)

Growth Concept Map and Transit Priority Network



Fuente: Plan Estratégico de Movilidad de Austin, 2019

I-35 y el Plan de Movilidad CAMPO 2045 describieron proyectos y cambios significativos que llegarán a la región de Texas Central y que informaron los plazos de implementación, asegurando que Transit Plan 2035 evite conflictos con proyectos de capital previstos.

Revisión de agencias

pares

Una revisión en profundidad de las agencias de transporte comparativas complementaria las tendencias nacionales en las estadísticas de pasajeros y operativas cubiertas en el análisis de condiciones existentes. La revisión de agencias pares se centró más en aspectos específicos de cada agencia seleccionada, desde la expansión de los servicios de transporte

rápido hasta los procesos de seguridad y protección como se ve en **Figura 3-2**. Se seleccionaron agencias pares para encontrar un equilibrio entre identificar líderes de buenas prácticas en estas áreas y contar con servicios y estándares comparables a CapMetro.

Figura 3-2: Lista de agencias pares y áreas temáticas

Ciudad/agencia	Expansión de BRT/LRT	Integración de tecnologías emergentes	Coordinación regional	Procesos de seguridad y protección
Minneapolis METRO	✓		✓	
Las Vegas RTC		✓		✓
Salt Lake City UTA	✓			
Denver RTD	✓		✓	✓
San Antonio VIA	✓			

La recuperación del servicio desde la pandemia de COVID-19 sigue siendo un foco principal en todas las agencias estudiadas. Denver RTD sigue operando por debajo de los niveles previos a la pandemia, con un servicio de aproximadamente el 70% y una afluencia del 62% de las cifras de 2019 a finales de 2023. En cambio, UTA actuó rápidamente para restaurar el servicio y ahora está reduciendo la brecha en cuanto a pasajeros, recuperándose más rápido que muchas agencias similares y en línea con la recuperación de pasajeros de CapMetro. Tanto RTD como UTA están invirtiendo fuertemente en planificación de servicios y proyectos de capital para ampliar sus [servicios de transporte rápido](#) y [ferrocarril](#), buscando continuar la recuperación continua de pasajeros y establecer nuevos máximos con sistemas ampliados en los próximos años. Transit Plan 2035 establece expansiones similares, preparando el centro de Texas para el lanzamiento del Tren Ligero de Austin.

El programa Better Bus [de VIA](#) en San Antonio ofrece otro ejemplo de cómo agencias similares están modernizando sus sistemas mediante una planificación basada en datos y una sólida participación comunitaria. La iniciativa de cinco años simplifica las rutas, aumenta la frecuencia y amplía estratégicamente el servicio bajo demanda para mejorar la fiabilidad y la conectividad. Al igual que el Plan de Transporte 2035, aplica las mejores prácticas en el diseño de redes con un enfoque en la frecuencia, simplicidad y equidad para crear un sistema que refleje mejor cómo y dónde viajan las personas hoy en día.

La revisión de agencias por pares destacó cómo la necesidad de la comunidad es cada vez más central en la planificación e inversión del sistema en todo el país. El programa de desarrollo orientado al transporte público (TOD) de Minneapolis METRO prioriza la financiación para viviendas asequibles y un crecimiento justo, mientras que Las Vegas RTC ha desarrollado una innovadora

Campaña de Calor de Verano que utiliza herramientas de cartografía para identificar y responder a los impactos desproporcionados del calor extremo en comunidades vulnerables. La ciudad de Austin ha realizado [ejercicios similares de mapeo térmico](#) y coordina con CapMetro para proporcionar [transporte gratuito a los centros de refrigeración](#) durante periodos de temperaturas extremas.

La seguridad y la protección siguen siendo centrales en las operaciones de las agencias similares. El RTD de Denver instauró [patrullas de seguridad 24/7](#) a partir del 5 de mayo de 2024 y reporta fuertes descensos en las llamadas relacionadas con la seguridad en la estación Union de Denver tras un enfoque de tres años en "Recuperar la estación Union" que combinó agentes adicionales con mejoras en las instalaciones y herramientas de reporte mejoradas como Vigilancia de Tránsito y cámaras de observación en directo.

En Las Vegas, RTC ha integrado el marco federal del Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) en varios programas y está pilotando soluciones tecnológicas —incluida una plataforma de detección de armas basada en IA en los centros de transporte— mientras impulsa iniciativas más [amplias de "Everyday Safer"](#); la legislación estatal reciente también amplió la autoridad de RTC para eliminar clientes disruptivos y mejorar la seguridad y la fiabilidad. Varios otros colaboradores están desarrollando enfoques complementarios: Minneapolis METRO financia seguridad casi [las 24 horas](#) y agentes TRIP en todo el sistema, y UTA está ampliando su presencia visible a través de la policía, seguridad y un programa de embajadores de transporte para apoyar la experiencia de los clientes.

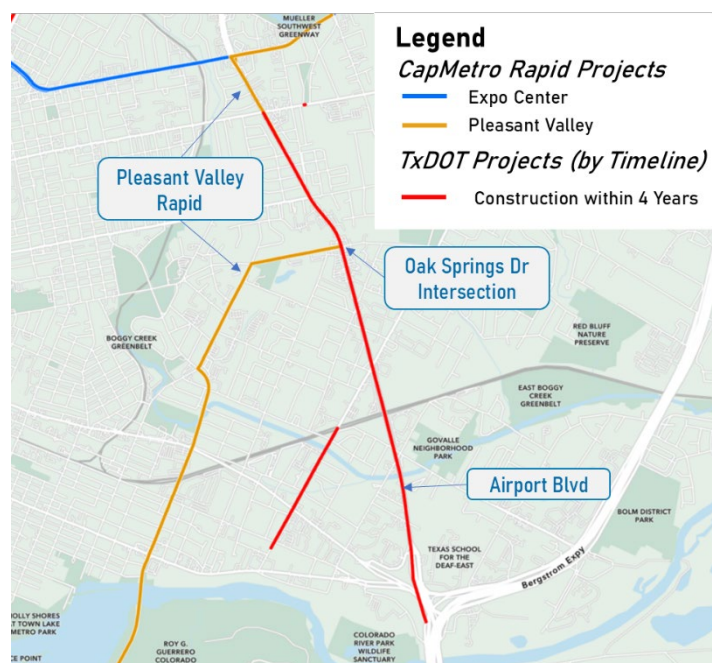
CapMetro está impulsando un programa de seguridad pública de tres equipos: Policía de Transporte, Embajadores de Seguridad Pública y Respondedores de Servicios Sociales. Este enfoque garantiza que los clientes se sientan seguros y reciban la ayuda que necesitan, cuando la necesitan. En junio de 2025, CapMetro lanzó su Departamento de Policía de Transporte, iniciando patrullas con un despliegue gradual mientras mantenía una estrecha coordinación con las fuerzas del orden locales y los embajadores del sistema. Estas acciones se alinean con las mejores prácticas observadas en agencias similares: aumentar la presencia profesional, utilizar datos y tecnología para identificar puntos críticos y emparejar la aplicación de la ley con el soporte al cliente y las conexiones de servicios sociales. Este enfoque equilibrado ofrece un sistema más seguro y acogedor.

Análisis de Alineación y Oportunidades

El proceso de revisión del plan culminó en un análisis de alineación y oportunidades para maximizar la utilidad de la información registrada. El análisis contenía dos componentes principales: una aplicación web online y una hoja de cálculo matriz de proyectos. La herramienta web online ofrece un inventario actualizado de proyectos existentes, planificados y conceptualizados, y proporciona un recurso valioso tanto para la participación pública como para la planificación de servicios. La hoja de cálculo de la matriz de proyectos incluye detalles como cronogramas y descripciones de todos los proyectos próximos incluidos en los planes revisados por CapMetro, la Ciudad de Austin, ATP, CAMPO y TxDOT. Esta hoja de cálculo facilitaba el proceso de categorizar y ordenar todos los proyectos significativos para su referencia rápida en tareas posteriores.

A través de esta revisión del plan, CapMetro garantiza que Transit Plan 2035 esté informado por las políticas actuales, se integre con las prioridades regionales y responda a las necesidades futuras de movilidad. Este esfuerzo creó una base sólida para avanzar en las fases de planificación de escenarios y desarrollo de recomendaciones del plan.

Figura 3-3: Captura de pantalla de la herramienta web

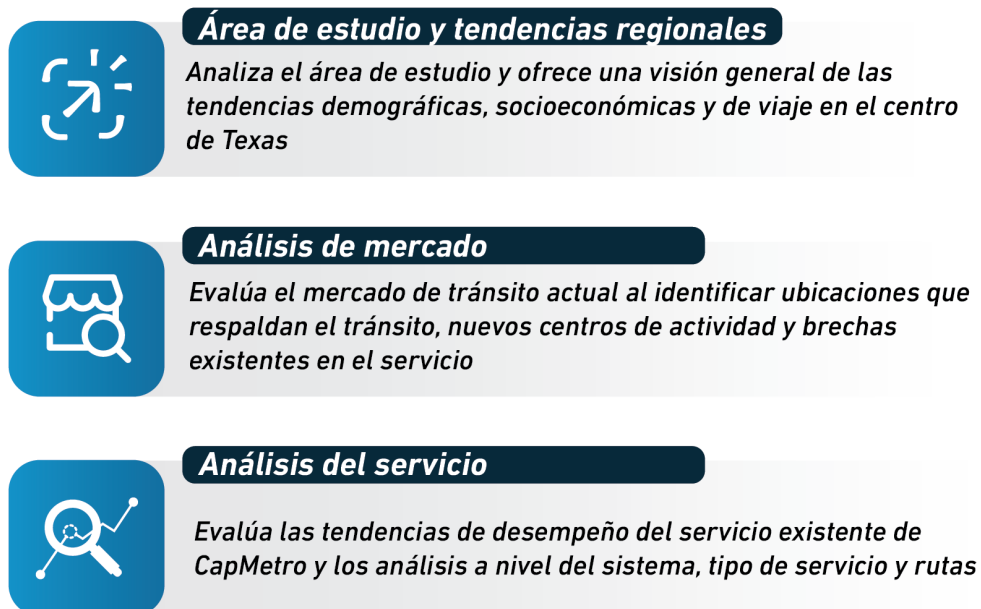


4 Condiciones existentes

4. Condiciones existentes

Para desarrollar recomendaciones de servicios impulsadas por el apoyo comunitario y el análisis cuantitativo, resultados de los esfuerzos iniciales de participación (**Capítulo 2**) se combinaron con un análisis de condiciones existentes basado en datos. El análisis constaba de tres partes: una revisión del área de estudio y las tendencias regionales, un análisis de mercado y un análisis de servicios (**Figura 4-1**). En conjunto, estos componentes identifican dónde el sistema está funcionando bien, dónde existen carencias y cómo los cambios en el centro de Texas están transformando la demanda del transporte público.

Figura 4-1: Componentes de análisis de condiciones existentes



Los hallazgos del análisis de condiciones existentes complementan los datos recibidos mediante esfuerzos de participación interna y externa. Por ejemplo, el público dejó claro que el sistema de transporte actual no ofrece suficientes opciones para la conectividad este-oeste entre los principales centros de actividad. El análisis de tendencias de viaje mostró que los cambios en la fuerza laboral desde 2019, con más empleos híbridos y remotos, han modificado las necesidades de viaje. En los últimos cinco años, el crecimiento de los desplazamientos para recados locales y destinos comunitarios ha aumentado, mientras que los desplazamientos tradicionales al centro y otros centros de empleo han disminuido. Adaptar la red a estos cambios en los patrones de viaje se convirtió en un tema central durante el desarrollo de la red de borradores.

Los resultados del análisis indican que el sistema actual cubre bien las zonas con alta demanda de transporte, pero puede que no esté alcanzando su potencial completo de pasajeros. Hay varias razones por las que el número de pasajeros puede ser menor en una zona concreta, incluyendo problemas relacionados con el servicio, como que una alineación de la ruta ya no lleva a la gente a donde quiere, que el transporte público no llega con suficiente frecuencia o que los horarios de funcionamiento no coinciden con los que la gente necesita desplazarse. CapMetro recibió comentarios de la comunidad sobre estos problemas relacionados con el servicio, y Transit Plan

2035 detalla las recomendaciones correspondientes para cambios sobre dónde, cuándo y con qué frecuencia CapMetro ofrece servicio de transporte.

La afluencia de pasajeros también está influida por otro tema importante del comentarios de compromiso: la experiencia del cliente. CapMetro escuchó preocupaciones de la comunidad sobre la comodidad en las paradas de transporte, la seguridad personal al viajar y los problemas de fiabilidad. Algunas de estas preocupaciones requieren soluciones que están fuera del alcance del Plan de Transporte 2035. Todos los comentarios que estaban fuera del alcance y no abordados en el plan fueron recogidos y transmitidos a los departamentos correspondientes para garantizar un enfoque integral en la mejora de la prestación de servicios en la región del centro de Texas.

CapMetro opera una variedad de tipos de servicios para satisfacer las diversas necesidades de transporte de las comunidades de la región. Transit Plan 2035 se centra en mejoras en CapMetro Bus, CapMetro Rail, Pickup y posibles impactos en el acceso CapMetro, coordinándose con el programa de Bikeshare y sus [Plan Estratégico de Expansión 2024](#) alinear recomendaciones y mejoras. El análisis de condiciones existentes incluye análisis detallados y hallazgos para los primeros cuatro servicios mostrados en **Figura 4-2** abajo.

Figura 4-2: Servicios CapMetro incluidos en el Plan de Transporte 2035



CapMetro Bus ofrece paradas frecuentes y funciona como la columna vertebral del sistema de tránsito de la región. Con 11 rutas de alta frecuencia, las personas usuarias pueden contar con un servicio constante y accesible que conecta vecindarios en todo Austin y más allá.



CapMetro Access ofrece viajes compartidos de respuesta bajo demanda para personas cuyas discapacidades les impiden utilizar los servicios de autobús o tren de ruta fija. Este servicio, conforme a la ADA, garantiza movilidad equitativa e independencia para las personas elegibles.



CapMetro Rail es el servicio de tren suburbano de CapMetro. La Red Line conecta el centro de Austin con el norte de Austin, The Domain y Leander.



CapMetro Pickup es el servicio de transporte compartido bajo demanda de CapMetro que opera dentro de zonas designadas. Las personas usuarias pueden programar viajes mediante la aplicación Pickup para trasladarse a paradas de autobús cercanas, citas, tiendas de comestibles y otros destinos locales, todo por solo \$1.25. Los niños viajan gratis.



CapMetro Bikeshare ofrece una opción conveniente y ecológica para viajes cortos y conexiones de último tramo. Esta red de bicicletas eléctricas brinda acceso flexible al centro de Austin sin necesidad de poseer una bicicleta, lo cual es ideal tanto para residentes como para visitantes.

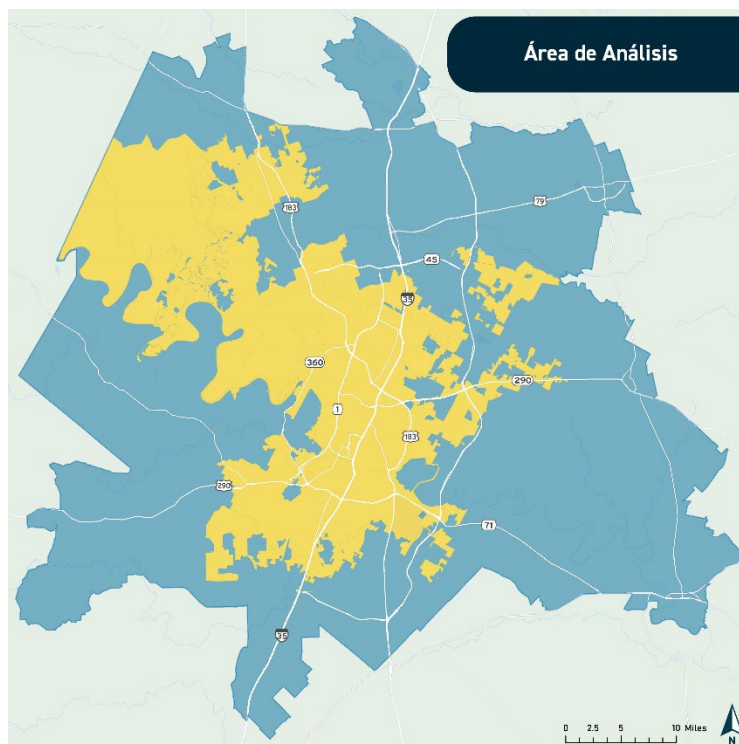
Áreas de análisis y tendencias regionales

El análisis de áreas de análisis y tendencias regionales proporciona una base para comprender el entorno en el que opera CapMetro y planifica el servicio de transporte. Al examinar los patrones demográficos, socioeconómicos y de movilidad en el centro de Texas, este análisis establece una base basada en datos para la toma de decisiones futuras. Esta sección define primero el área de estudio para establecer el contexto geográfico, luego explora los patrones de población y empleo, así como los impactos de los cambios en los desplazamientos regionales. En conjunto, estas tendencias ponen de manifiesto cómo están cambiando las comunidades del centro de Texas a las que sirve CapMetro, dónde crece la demanda de transporte público y cuáles comunidades se ven más afectadas por las presiones del uso del suelo y la asequibilidad. Este contexto es fundamental para evaluar las necesidades futuras de servicio, identificar el potencial del mercado y definir estrategias de transporte adaptadas.

Área de análisis

El primer paso en un análisis de condiciones existentes es establecer las geografías que se incluirán. Al presentar estadísticas como el crecimiento poblacional o el porcentaje de la población que no tiene acceso a un coche personal, es importante conocer el área a la que se aplican estas estadísticas. El área de servicio de CapMetro proporciona un punto de partida para definir el análisis de condiciones existentes, pero dado que (1) CapMetro atrae clientes que pueden desplazarse a la zona de servicio sin vivir dentro de ella, y (2) es necesario considerar la posibilidad de ampliación del área de servicio, se necesitaba una geografía más amplia para el análisis de condiciones existentes. **Figura 4-3** a la derecha se muestran estas dos geografías.

Figura 4-3: Área de Análisis de Condiciones Existentes



Área de servicio de CapMetro

Definida como el área donde CapMetro opera actualmente y está autorizada a prestar servicio de tránsito, que incluye Austin, Leander, Manor, Jonestown, Lago Vista, Point Venture, San Leanna y partes del condado de Travis y del condado de Williamson.



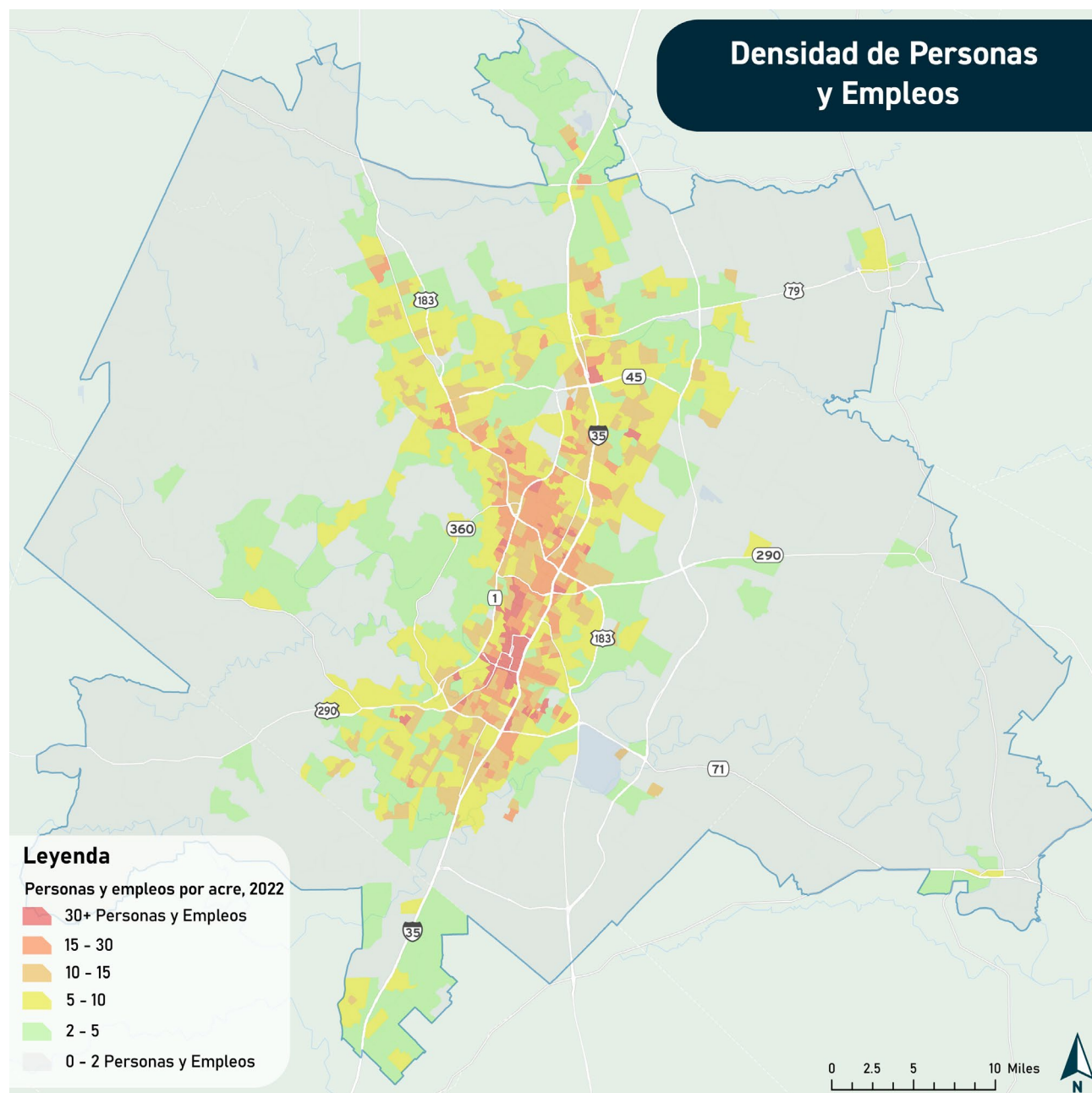
Área de análisis de mercado

Una región más amplia que incluye ciudades vecinas como Round Rock, Manor, Buda, Elgin, Cedar Park, etc. Esto permite a CapMetro comprender los patrones de viaje y crecimiento que influyen en posibles expansiones del servicio y conexiones regionales.

Tendencias de población y empleo

El mayor predictor de un transporte público exitoso es la densidad de personas y empleos a poca distancia a pie de las paradas de transporte. Priorizando un servicio frecuente y fiable a las zonas resaltadas en naranja y rojo en **Figura 4-4** velos garantiza que el mayor número de personas se beneficie de un transporte público frecuente y de alta calidad. Estas zonas no solo generan el mayor potencial de pasajeros, sino que también crean el servicio más rentable, conectando barrios densos y centros de empleo con opciones de movilidad fiables.

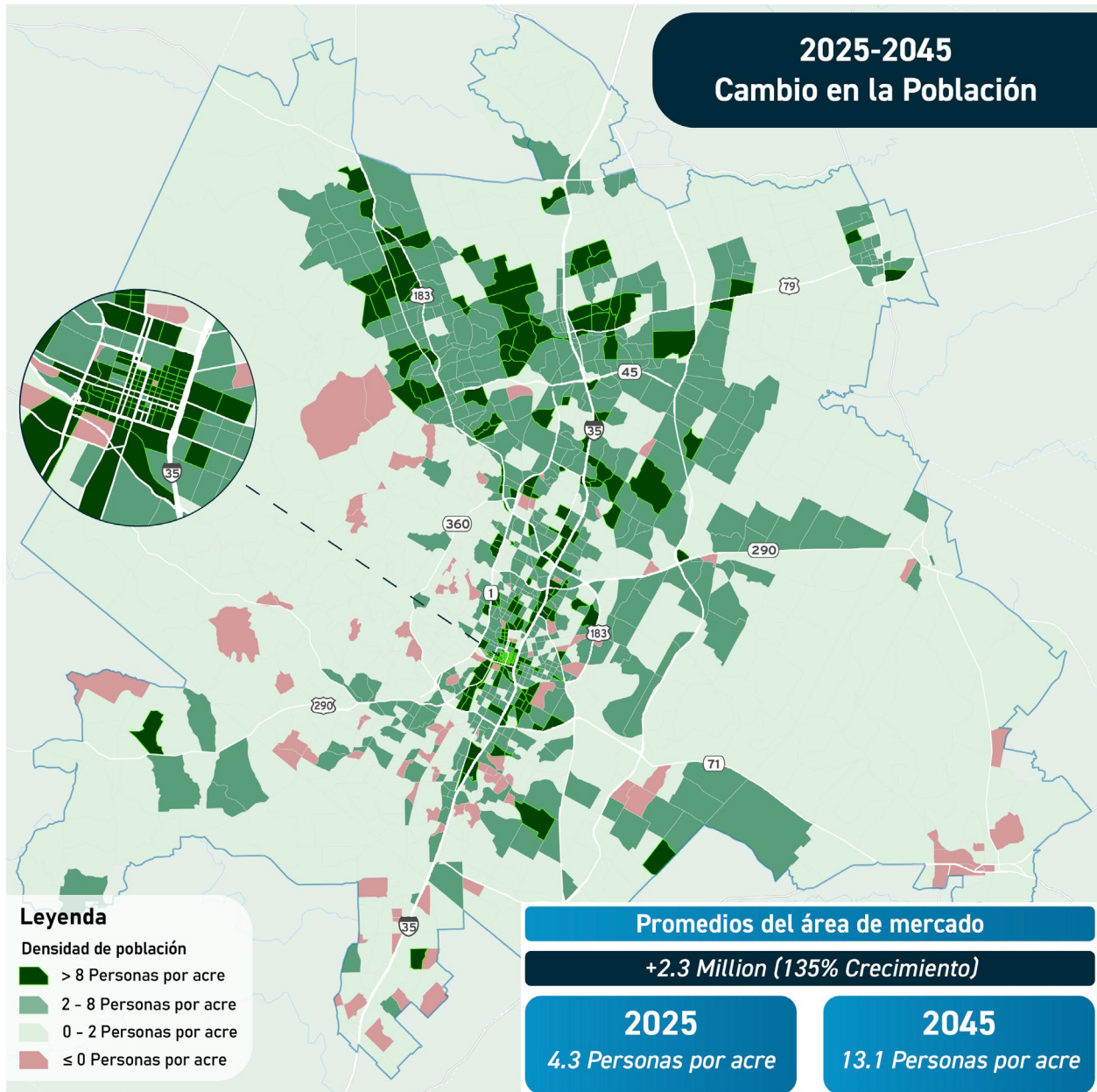
Figura 4-4: Densidad de empleo y población, 2022



Fuente: Encuesta de Comunidad Americana 2022 del Censo de EE. UU. y Datos de empleo LODES

Tan importante como saber dónde existe la densidad en el presente es saber dónde se desarrollará en el futuro. CAMPO proporciona proyecciones de crecimiento local para ayudar en esta planificación de futuro. Según CAMPO, el área de análisis de mercado contaba con más de dos millones de habitantes y un millón de empleos en 2022. CAMPO proyecta que para 2045, la población y el empleo más que se duplicarán, creciendo aproximadamente un 130%. Algunos de los crecimientos más significativos se encuentran en municipios del norte como Leander, Cedar Park y Round Rock, mientras que el centro de Austin continúa densificándose a lo largo de corredores importantes como Lamar Boulevard y la I-35. Las áreas resaltadas en verde oscuro en **Figura 4-5** a continuación se presentan áreas clave de interés para la planificación de escenarios.

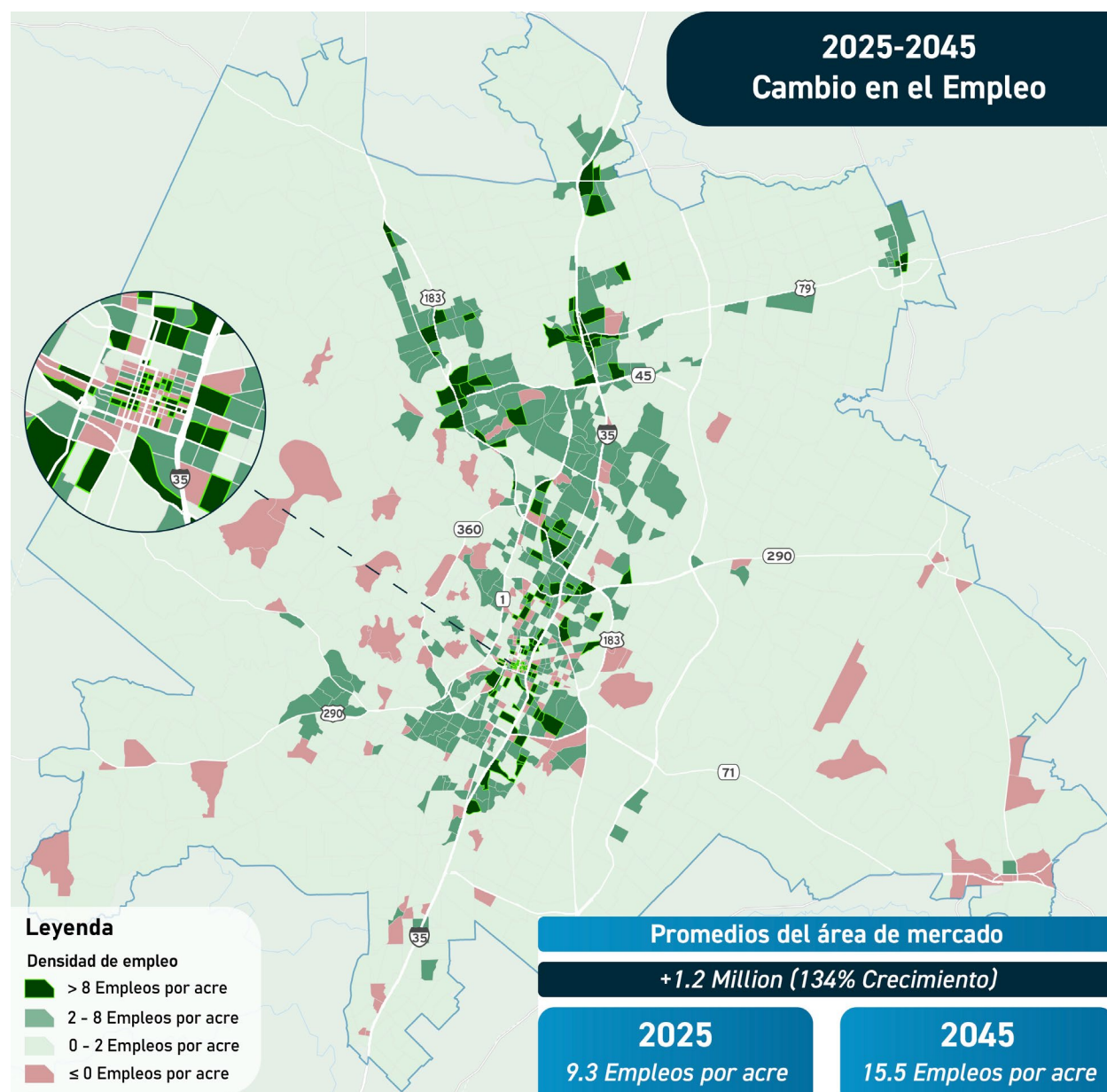
Figura 4-5: Cambio de población proyectado, 2025 - 2045



Fuente: Proyecciones del Modelo de Demanda de Viajes CAMPO 2045

Aunque el crecimiento del empleo continuará en todo el centro de Texas a un ritmo similar al crecimiento demográfico, se produce en focos de desarrollo más concentrados. El centro de Austin y el Territorio de Texas seguirán siendo los centros económicos del centro de Texas, pero se proyecta que los nuevos centros de empleo fuera del centro de la ciudad ganen en cuota de empleo regional. Esta tendencia, junto con los cambios en los patrones de desplazamiento derivados del auge del trabajo remoto e híbrido, ya está desplazando los patrones de desplazamiento de su histórico centro de gravedad en el centro. Las proyecciones de crecimiento mapeadas en **Figura 4-6** a continuación se indica que servir a estos centros de empleo en crecimiento a lo largo de la US 183 y la I-35 será esencial para la red futura.

Figura 4-6: Cambio en el empleo, 2025 - 2045



Fuente: Proyecciones del Modelo de Demanda de Viajes CAMPO 2045

Tendencias de viajes regionales

La red de transporte debe diseñarse y adaptarse cuidadosamente para ofrecer un servicio que se adapte a la demanda de viajes. Esto requiere examinar detenidamente el comportamiento de viaje en el centro de Texas, según la hora del día, el propósito del viaje y el origen/destino. Para realizar este análisis, CapMetro utilizó [LOCUS](#), datos anonimizados basados en la ubicación para entender los trayectos en todos los modos, y la encuesta a bordo de CapMetro para conocer mejor los viajes actuales de los clientes. El comportamiento de viaje en la región de Texas Central muestra tendencias importantes y cambios drásticos que influyeron fuertemente en el proceso de desarrollo de escenarios. Aunque el número total de viajes se ha recuperado en gran medida tras la pandemia, el propósito y el calendario de los viajes cambiaron entre 2015 y 2023.

Figura 4-7: Tendencias de viajes regionales Datos rápidos



Los viajes tradicionales de viaje al trabajo (hogar-a-trabajo) han disminuido, especialmente durante la hora pico de la mañana.



Los viajes del mediodía, de fin de semana y de hogar-a-otros destinos han aumentado, lo que sugiere un patrón de viaje más distribuido a lo largo del día y de la semana.



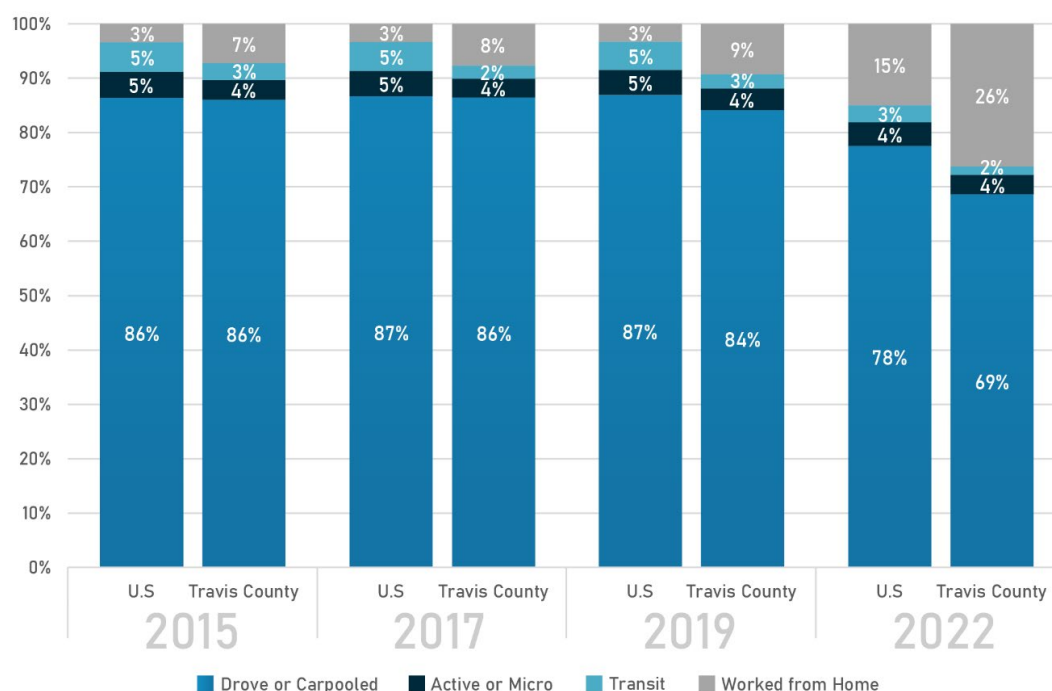
El teletrabajo ha aumentado considerablemente, especialmente en el **condado de Travis** (26% de los empleos en 2022), donde supera el promedio nacional (15%). Este cambio reduce los viajes hacia el centro, pero incrementa la demanda de viajes más localizados en las comunidades suburbanas.



Los viajes hacia el centro de Austin y la UT han disminuido en un 47% y 32% respectivamente, lo que evidencia un nuevo panorama de movilidad menos centralizado.

Los datos muestran que en 2023, los desplazamientos tradicionales de 9 a 5 hacia el centro fueron mucho menos dominantes en el centro de Texas que en años anteriores. Sin embargo, los patrones de viaje por la tarde y los fines de semana cuentan una historia diferente. Desde 2019, los desplazamientos matutinos se han estancado o disminuido, mientras que los viajes al mediodía, por la tarde y los fines de semana han aumentado. Muchos de estos viajes más recientes se realizan más tarde en el día y cubren distancias más cortas — a menudo dentro de barrios o entre comunidades cercanas. Este cambio refleja la creciente influencia del teletrabajo, especialmente en el condado de Travis, donde más de uno de cada cuatro empleos fue remoto en 2022 (**Figura 4-8**). Como resultado, la demanda de viajes se ha alejado del núcleo urbano y se ha desplazado hacia destinos suburbanos y vecinales más dispersos. Para CapMetro, esto significa que la planificación del servicio debe ir más allá de un modelo centrado en el centro y centrarse en proporcionar un transporte fiable, frecuente y accesible durante el día y la semana a los principales centros de actividades del área central de Texas. Esta es una tendencia difícil de planificar porque, además de distribuir los recursos de forma más amplia, algunas zonas del centro de Texas tienen usos del suelo de baja densidad y redes de calles curvilíneas desconectadas que pueden no ser tan eficientes o productivas para los servicios de transporte de ruta fija.

Figura 4-8: Comparación de tendencias en teletrabajo, Estados Unidos y condado de Travis, 2015 – 2022



Fuente: Censo de EE. UU. ACS 2015–2022, Medios de transporte al trabajo, Análisis para edades 16+ por Cambridge Systematics

Estas observaciones basadas en datos se reforzaron con la retroalimentación de la comunidad recogida en la primera ronda de participación pública para el Plan de Transporte 2035, donde los residentes enfatizaron la necesidad de mejorar la frecuencia, el alcance del servicio y el acceso a más destinos más allá del núcleo del centro de Austin de la red. En conjunto, los datos sobre el comportamiento de viaje y las prioridades comunitarias señalan la necesidad de una red más fácilmente navegable que equilibre la cobertura regional con frecuencias más allá de las horas punta, asegurando que el sistema se adapte a las comunidades dinámicas a las que sirve.



Análisis de mercado

El análisis de mercado es un componente clave del Plan de Transporte 2035, ayudando a identificar dónde el transporte es más viable hoy y dónde el crecimiento futuro y los patrones de viaje señalan potencial para una ampliación o rediseño del servicio. El propósito de este análisis es entender cómo las características subyacentes de la región de Texas Central —incluyendo el uso del suelo, la demografía, la concentración de empleo y la cobertura del transporte— influyen en la geografía de la demanda de transporte y en la probabilidad de una fuerte afluencia de pasajeros para nuevos servicios. A continuación se detallan los componentes centrales y las fuentes de datos del análisis de mercado.

Figura 4-9: Componentes de análisis de mercado



Demografía y uso del suelo

Resumen de la demografía, el empleo y el uso del suelo cerca del tránsito

Datos del ACS 2018–2022



Propensión al tránsito

Elaboración de un índice cuantitativo para identificar el potencial de demanda de tránsito existente

Datos del ACS 2018–2022



Demanda latente

Identificación de áreas con potencial de crecimiento futuro en la cantidad de usuarios

Datos del ACS 2018–2022, datos de CapMetro a nivel de parada



Análisis de subáreas y patrones de viaje

Patrones demográficos, de uso del servicio y de viajes internos/externos para áreas de interés

Datos del ACS 2018–2022, datos de CapMetro a nivel de parada



Evaluación de brechas

Áreas sin servicio frecuente, pero con una serie de indicadores clave del mercado

ACS 2018–2022, LODES 2022, LOCUS, Community Assessment, datos de CAMPO, uso de suelo de la ciudad

Este análisis se basa en diversas fuentes de datos, incluyendo la Encuesta Comunitaria Americana (ACS) 2018–2022, los datos de empleo LODES del Censo de EE. UU., la afluencia de pasajeros a nivel de paradas de CapMetro, datos de Remix Transit, proyecciones de crecimiento de CAMPO y el uso del suelo de la ciudad de Austin. Estos datos se utilizaron en los cinco análisis mencionados anteriormente para desarrollar una visión multifacética del mercado del transporte público.

El análisis de mercado encontró que una parte significativa de la población en el área de análisis de mercado vive justo más allá del área de servicio de CapMetro, en comunidades y suburbios de rápido crecimiento a lo largo de los corredores de la US 183, la I-35 y la SH 130. Dentro del área de servicio, la red de CapMetro ofrece cobertura de usos del suelo que apoyan el transporte público. El 78% del terreno zonificado para uso mixto en la zona de servicio está a menos de 10 minutos a pie de una parada de transporte activo. El desarrollo residencial unifamiliar muestra mucha menos cobertura por parte de los servicios de autobús, pero esta carencia se cubre parcialmente con el servicio Pickup de CapMetro, que está mejor diseñado para atender estas zonas de baja

densidad. A medida que continúa el crecimiento del empleo fuera del centro de la ciudad, la red de CapMetro también tendrá que expandirse. La accesibilidad a los empleos por transporte público en el norte y noroeste del área de servicio muestra el potencial de mejora.

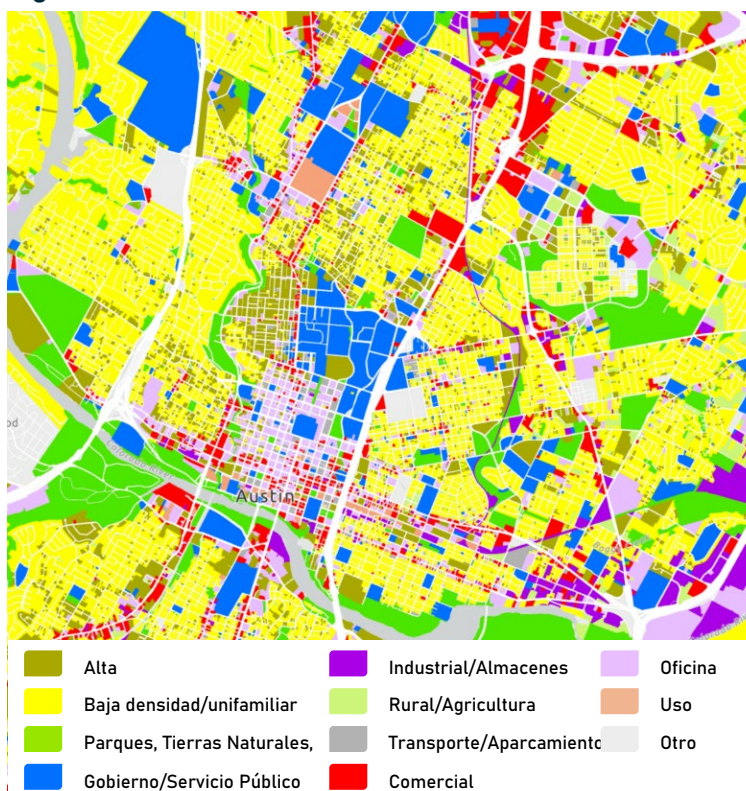
Uso del suelo

Combinar la red de transporte con un uso del suelo favorable es una consideración esencial en el diseño de la red. La densidad, diversidad y diseño del desarrollo influyen directamente en cuántas personas pueden acceder cómodamente al transporte público. El desarrollo de baja densidad orientado al automóvil es menos productivo para el servicio de autobuses.

El uso del suelo es difícil de visualizar a gran escala porque las parcelas con usos variados suelen ser muy pequeñas. En el mapa centrado en Austin a la derecha (**Figura 4-10**), el predominio de la zonificación unifamiliar se refleja en la abundancia de parcelas amarillas, con grupos de usos comerciales (rojo) y de oficinas (lavanda) situados en corredores significativos. Idealmente, la red de transporte equilibrará la necesidad de conectar a los clientes entre corredores de actividad relativamente densa con zonas residenciales.

En la red actual, la mayoría de los usos del suelo que apoyan el transporte público se encuentran a menos de 10 minutos a pie de una parada, mostrado en la **Mesa 4-1** abajo. A medida que el centro de Texas continúa creciendo y densificándose, la red tendrá que adaptarse para seguir atendiendo la mayor cantidad posible de estos usos, captando la afluencia de pasajeros con nuevos desarrollos e inversiones.

Figura 4-10: Uso del suelo en el centro de Austin (2024)



Fuente: Ciudad de Austin, 2024

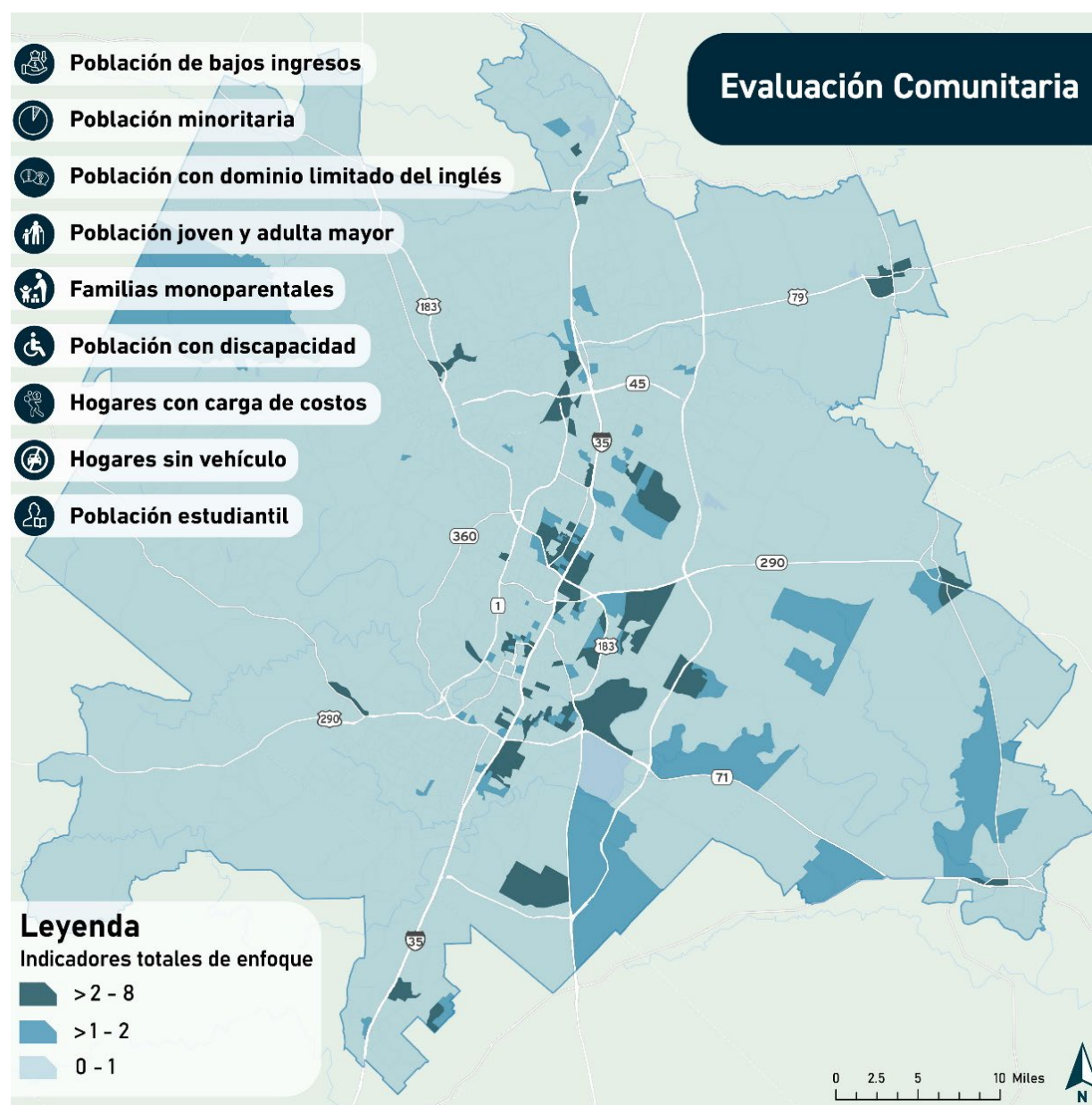
Mesa 4-1: Cobertura de la red de transporte por superficie de uso del suelo en Austin

Uso del suelo (LU)	Acres <5 min. Paseo	Acres <10 minutos de paseo	Total Acres en Austin/RR	% Acres <5 min. Paseo	% Acres <10 min. Caminata
Comercial	6,297	7,769	12,786	49%	61%
Uso mixto	254	275	351	72%	78%
Multifamiliar	9,879	12,425	18,589	53%	67%
Unifamiliar	16,006	27,164	132,720	12%	20%
Oficina	5,086	6,268	13,893	37%	45%
Gobierno/Servicio Público	5,645	7,102	16,872	33%	42%

Demografía

El transporte público está abierto y accesible para todos los miembros de la comunidad en las zonas a las que sirve; Sin embargo, hay ciertos grupos demográficos que son más propensos a usar el transporte público que otros (**Figura 4-11**). Puede ser evidente que los hogares sin acceso a un coche personal tienen más probabilidades de usar el transporte público, pero muchos otros factores predicen la afluencia de pasajeros. De media, los clientes habituales del transporte público suelen incluir más jóvenes, personas de color, nacidas en el extranjero y personas con ingresos más bajos.¹ Al comprender dónde comienzan las comunidades que encajan en estas descripciones sus viajes, la red de transporte puede diseñarse para satisfacer mejor las necesidades de su mercado principal de pasajeros.

¹ Coogan, M., Spitz, G., Adler, T., McGuckin, N., Kuzmyak, R., & Karash, K. (2018). *Comprender los cambios en la demografía, preferencias y mercados para el transporte público*. Junta de Investigación en Transporte. <https://doi.org/10.17226/25160>

Figura 4-11: Mapa de Evaluación Comunitaria Resumen de las Áreas de Enfoque Demográfico

Fuente: Grupos de bloques de la Encuesta Comunitaria Americana del Censo de EE. UU. 2022

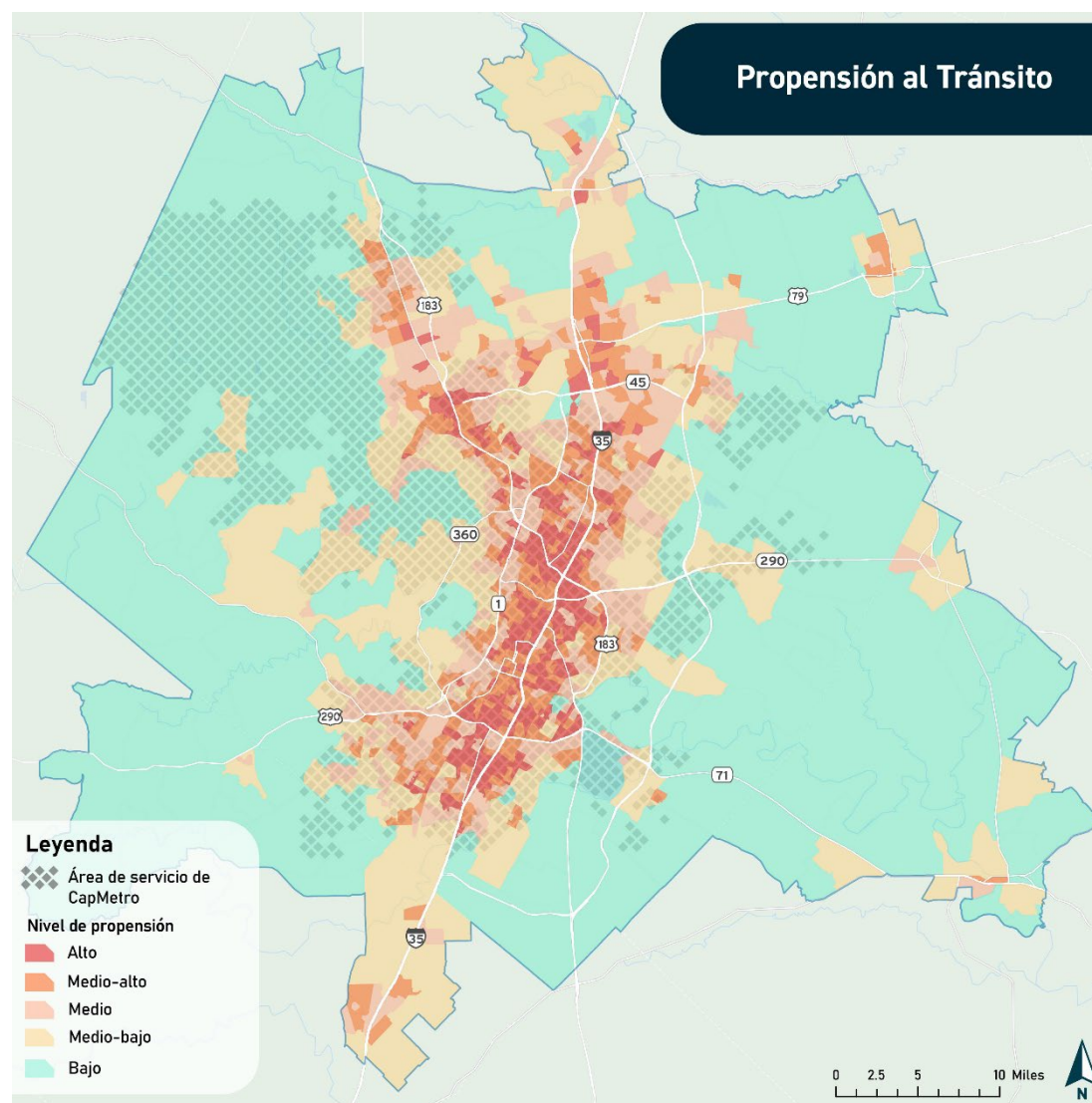
La evaluación comunitaria mapeada en **Figura 4-11** Consideró cada uno de los factores demográficos listados. Si se determinaba que una geografía del Grupo de Bloques del Censo tenía una alta concentración de un factor demográfico dado, se etiquetaba. El mapa de evaluación comunitaria visualiza los grupos de bloques con más etiquetas en todo el área de análisis de mercado. Esto crea una imagen compuesta sencilla de dónde residen las poblaciones con altas concentraciones de necesidades de transporte.

Propensión al tránsito

Basándose en el análisis demográfico de la evaluación comunitaria, se desarrolló un Índice de Propensión al Transporte (TPI) para cuantificar y visualizar la demanda de transporte. Además de

los indicadores demográficos descritos anteriormente para la evaluación comunitaria, la propensión al transporte público incluye medidas de densidad poblacional y de empleo, y la densidad de destinos turísticos a una zona determinada. Estas medidas de necesidad y densidad se ponderan por igual por el índice. El resultado (**Figura 4-12**) sirvió como referencia durante todo el proceso de desarrollo de escenarios, guiando la toma de decisiones sobre dónde serían más utilizados y necesarios los servicios de transporte.

Figura 4-12: Mapa de Propensidad al Transporte Que Resume la Alta Demanda de Transporte



Fuente: Grupos de bloques de la Encuesta Comunitaria Estadounidense del Censo de EE. UU. 2022, LOCUS

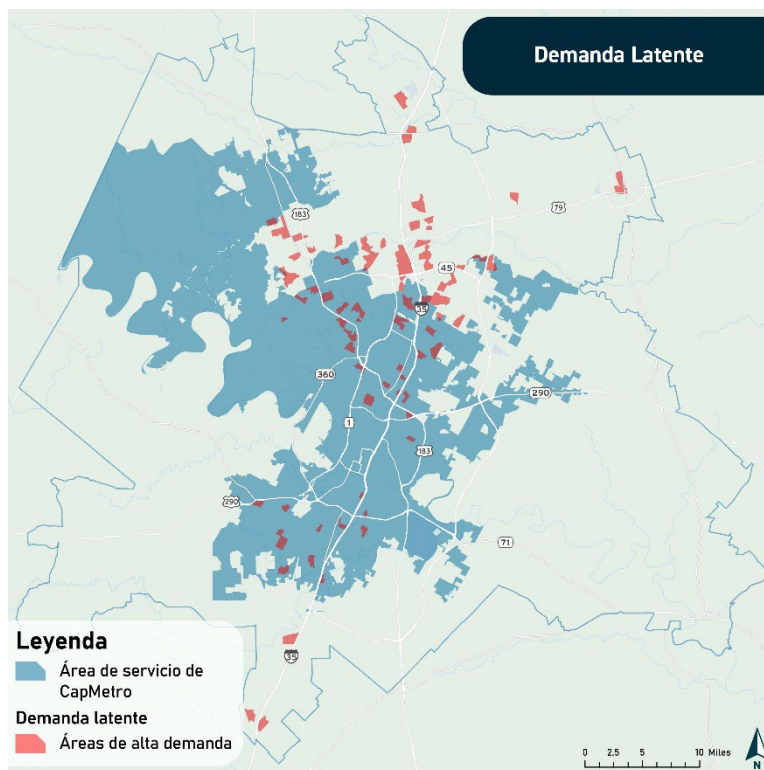
Los resultados del proceso de mapeo del índice de propensión muestran que la red existente hace un buen trabajo cubriendo áreas que apoyan el transporte público. En toda la red, el 90% de los grupos de bloques identificados como de alta propensión (con puntuaciones en el 20% superior del índice) se encuentran a menos de 10 minutos andando de cualquier parada de transporte, y el 75% de esas zonas de alta propensión se encuentran a menos de 10 minutos a pie de una parada frecuente. Las zonas con mayor demanda que actualmente están desatendidas por la red incluyen

grupos de manzanas alrededor de McNeil Drive y W. Parmer Lane, Wells Branch de la I-35 y en el lado este del barrio Georgian Acres, adyacente a la US 183 y la I-35.

Demanda latente

El análisis de propensión al transporte público ayuda a identificar dónde el servicio de transporte podría beneficiarse ampliando la cobertura, pero comparando las puntuaciones de propensión con los datos actuales de pasajeros es posible ver dónde el servicio existente puede ser insuficiente. Mapear áreas de alta propensión y baja afluencia crea una nueva medida llamada demanda latente. Estos focos de demanda no satisfecha son especialmente evidentes en corredores suburbanos de rápido crecimiento como Parmer Lane y Slaughter Lane, donde el crecimiento continuado residencial y comercial probablemente generará una mayor afluencia de pasajeros si se mejora o ajusta el servicio.

Figura 4-13: Identificó áreas de alta demanda 'latente'



Análisis de subáreas y patrones de viaje

El análisis de subáreas reunió trabajos previos sobre patrones de viaje, zonas de afluencia de pasajeros, propensión al transporte público y demanda latente para un análisis en profundidad de geografías de barrios más pequeños. Este análisis reveló patrones de viaje cada vez más complejos que ya no se concentran en viajes al centro de Austin, sino que se están desplazando hacia viajes más cortos entre barrios y viajes entre ciudades principales al norte de Austin. Corredores como Northwest US 183, North I-35 y Airport Boulevard emergieron como ejes críticos para el transporte futuro, reflejando la continua expansión de densos centros de empleo y residencias en toda la zona analizada.

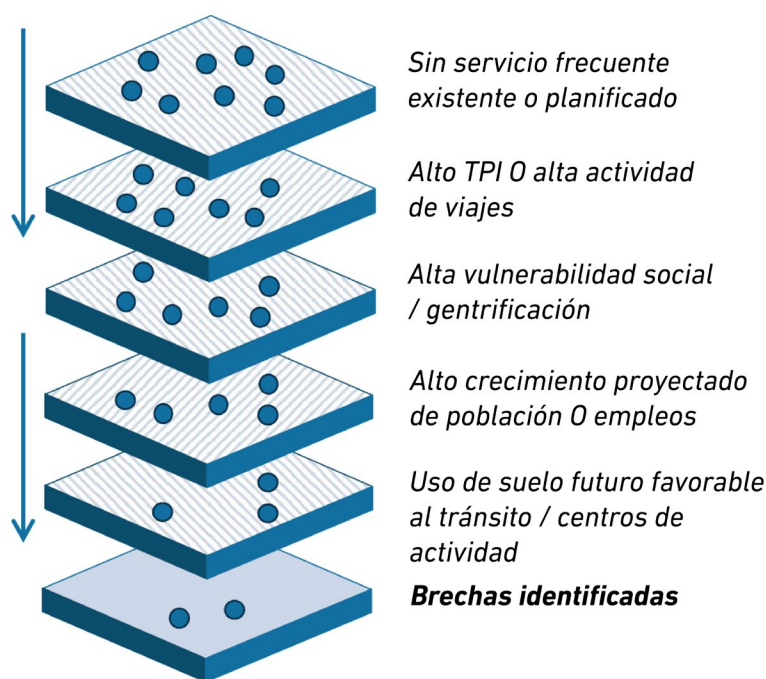
Para captar estas dinámicas, se desarrollaron perfiles de subárea que documentaran las características clave de cada área, los centros de actividad internos, los patrones de desplazamiento externo y las presiones de crecimiento. Estos perfiles proporcionan un marco para identificar necesidades de desplazamiento no cubiertas y priorizar corredores para el servicio futuro, asegurando que la planificación del transporte sea sensible a cómo se desplazan las personas por el centro de Texas hoy en día. Estos hallazgos subrayan la necesidad de diseñar una red que mejore la flexibilidad, reduzca los tiempos de transferencia y mejore la cobertura regional.

Evaluación de lagunas

Cada componente del análisis de mercado se basa en el trabajo previo realizado y puede funcionar por sí solo como herramienta analítica. El componente final, la evaluación de brechas, combina muchos de los componentes individuales del análisis de mercado para destacar áreas que actualmente carecen de servicio de transporte frecuente pero que pueden apoyar la introducción de nuevos servicios de transporte frecuente. Esta evaluación se realizó evaluando cada Grupo de Bloques del Censo en el área de análisis de mercado mediante una serie de filtros de aprobado/suspensión,

ilustrados a la derecha. En el gráfico, los Grupos de Bloques del Censo están representados por los puntos, que deben pasar por cada capa de filtro antes de poder considerarse un hueco de tránsito.

Figura 4-14: Proceso de filtrado de evaluación de lagunas



Las zonas de brecha resultantes muestran poblaciones en crecimiento, altos niveles de demografía favorable al transporte público y acceso limitado en coche. Ejemplos incluyen partes del este de Austin fuera de la US 183, el norte de Austin cerca de Rundberg y Westgate/South Lamar, donde un nuevo servicio frecuente podría cubrir la necesidad del servicio y las brechas de eficiencia del sistema.

Productos de análisis de mercado






En conjunto, estos componentes proporcionaron la base para la planificación de escenarios al identificar dónde el sistema actual cubre las áreas de apoyo al transporte, dónde podría expandirse y dónde los servicios actuales podrían mejorarse para captar más pasajeros. El análisis de mercado informó el desarrollo del borrador del escenario, permitiendo nuevos diseños de rutas que equilibren la necesidad, el potencial de pasajeros y el crecimiento futuro. Más allá del Plan de Transporte 2035, los productos del análisis de mercado son herramientas analíticas útiles, proporcionando información cuantitativa para apoyar la priorización de futuras infraestructuras, cambios de servicio y colaboración con socios jurisdiccionales y ATP.

Análisis de servicio

El análisis de servicios complementa el análisis de mercado como componente clave del Plan de Transporte 2035. Mientras que el análisis de mercado analiza cómo el sistema de transporte interactúa geográficamente con la comunidad, el análisis de servicios busca responder preguntas sobre cómo las operaciones del sistema están ofreciendo el servicio esperado a la comunidad y dónde se pueden mejorar la fiabilidad, productividad y rentabilidad.

CapMetro revisa regularmente cómo están funcionando sus servicios frente a su [Normas y Directrices de Servicio \(SSG\)](#). Esta revisión utilizó el SSG como el estándar con el que se midió el servicio, además de comparar el rendimiento del servicio con los estándares nacionales y las mejores prácticas. Esta revisión tuvo lugar antes de las recomendaciones y el desarrollo de escenarios, revisando los servicios tal como se desempeñaron en abril de 2024. El análisis del servicio evaluó cada una de las rutas de autobús existentes de CapMetro en todos los tipos de servicio (CapMetro Rapid, rutas frecuentes, autobús local, lanzaderas de UT, Express & Flyers y Night Owl), recogida y acceso y tren. El análisis se estructuró en torno a cinco componentes principales que se muestran en **Figura 4-15** abajo.

Figura 4-15: Componentes de Análisis de Servicios

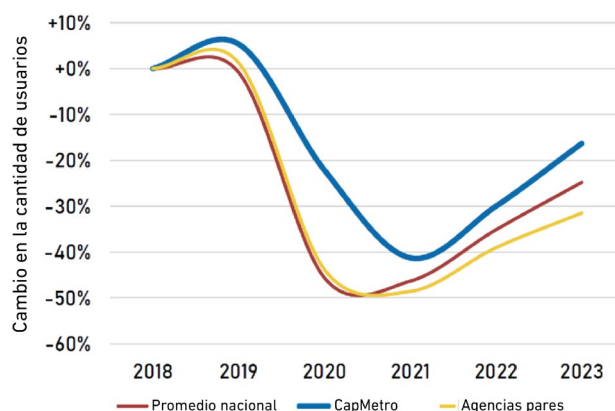
- 
1 Tendencias de desempeño
 Revisión comparativa de los datos operativos de CapMetro junto con tendencias nacionales y de agencias pares utilizando datos del National Transit Database (NTD) de 2018–2023.
- 
2 Pasajeros y tipos de servicio
 Una visión general del sistema utilizando datos de principios de 2024 para evaluar la consistencia del servicio, su cobertura temporal, la frecuencia, la productividad y el uso de recursos por tipo de servicio.
- 
3 Confiabilidad y puntualidad
 Análisis de la confiabilidad, el comportamiento de transferencia de las personas usuarias y los centros de alta actividad de viajes utilizando datos operativos de abril de 2024 y la Encuesta de Origen y Destino 2023.
- 
4 Análisis del desempeño de rutas fijas
 Evaluación detallada de la productividad de rutas individuales basada en el volumen de usuarios, la complejidad del trazado y la eficiencia operativa.
- 
5 Evaluaciones de los servicios Access y Pickup
 Revisión de la rentabilidad, la cobertura y las características de las personas usuarias de los servicios bajo demanda y de paratransito.

Tendencias de rendimiento

En 2019, la afluencia de pasajeros de CapMetro se acercó a los máximos históricos. Hubo muchos factores que llevaron a este aumento de pasajeros de varios años —ampliando la Red de Rutas Frecuentes a través de Cap Remap, realizando inversiones estratégicas en infraestructura de parada y experiencia del cliente— pero el factor principal fue el crecimiento explosivo de la población que Austin experimentaba en ese momento. La tasa de crecimiento de la población de Austin y el crecimiento del número de pasajeros van muy de cerca. Tras la pandemia de COVID-19, la demanda de pasajeros cayó drásticamente, reflejando las tendencias nacionales. Sin embargo, la demanda de pasajeros de CapMetro no llegó a alcanzar las medias nacionales y desde entonces se ha recuperado a un ritmo más rápido que las agencias similares de todo el país. Este éxito se debe a la capacidad de CapMetro para mantener un servicio constante en rutas clave como la Red de Rutas Frecuentes durante la difícil caída de pasajeros entre 2020 y 2021. Esta constancia ayudó a mantener la confianza con los clientes y a preservar la familiaridad de quienes regresan a la red tras no enfrentar lo peor de la pandemia.

Como guardianes de los fondos de los contribuyentes, CapMetro reconoce la necesidad de encontrar eficiencias operativas dentro de sus operaciones para seguir aportando mayor valor a la comunidad. Comparar las características comunes de rutas con bajo rendimiento con los datos de rendimiento ruta por ruta recogidos mediante el análisis del servicio ayudó a identificar estas eficiencias operativas para incluirlas en las recomendaciones del plan (**Capítulo 6**).

Figura 4-16: Cambio en la afluencia de pasajeros comparados, 2018 - 2023



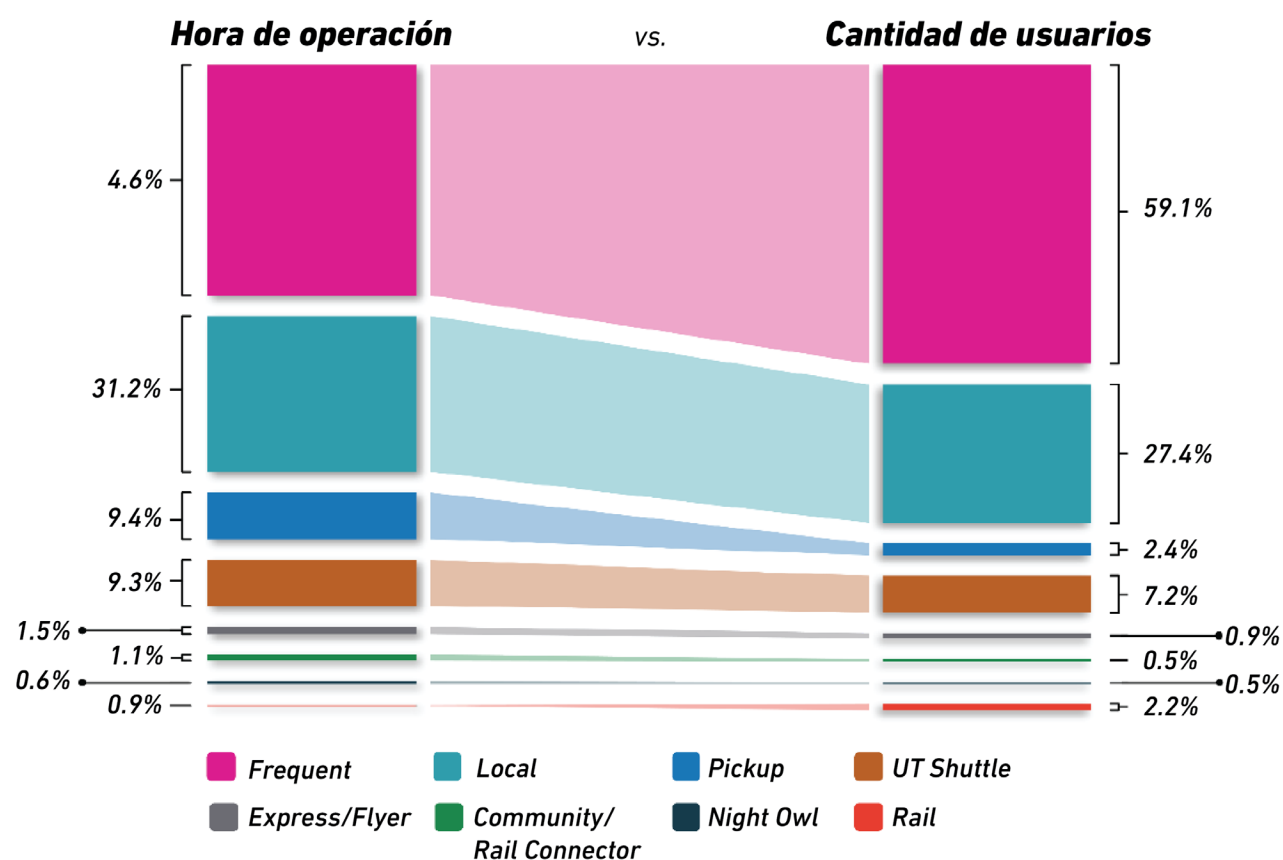
Fuente: Base de Datos Nacional de Transporte (NTD)



Pasajeros y tipos de servicio

Las rutas frecuentes de CapMetro (incluidas las Rapid Lines) son la columna vertebral de la afluencia de pasajeros del sistema, aportando casi el 60% de los clientes actuales. Estas rutas también tienen la mayor productividad, lo que significa que mantienen una alta afluencia en todos los tramos de la ruta la mayoría de los días y horarios. Las rutas con mejor rendimiento incluyen las rutas 1, 3, 20, 300 y la línea rápida 801. El lanzamiento y la expansión de la Red de Rutas Frecuentes ha sido uno de los grandes éxitos de CapMetro en la última década. Una de las formas en que Transit Plan 2035 buscará optimizar la red y aumentar la afluencia de pasajeros es seleccionar cuidadosamente las rutas locales con mejor rendimiento y recomendar que se unan a la Red de Rutas Frecuentes. La mayor comodidad de viajar por una ruta frecuente, con tiempos de espera y transbordo más cortos en comparación con una ruta local, ofrece a los clientes existentes viajes más cómodos y aumenta la competitividad del sistema en comparación con la conducción.

Figura 4-17: Horas de ingresos y pasajeros comparados



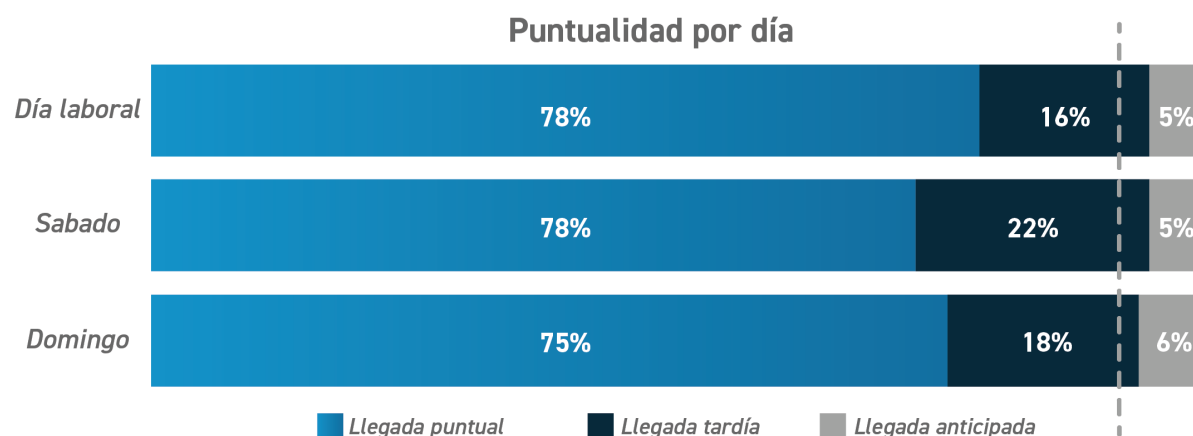
Fuente: CapMetro, abril de 2024

La mayoría de las otras rutas tienen una proporción aproximadamente igual de pasajeros que de horas de ingresos. El servicio de recogida, que se explica con más detalle más adelante, opera con estándares de servicio diferentes a los de ruta fija y es productivo cuando se evalúa según los estándares bajo demanda. CapMetro Rail es el único otro servicio, además de rutas frecuentes, que ofrece una cuota significativamente mayor de pasajeros que sus horas de ingreso, lo que pone de manifiesto la popularidad del ferrocarril como opción de servicio que Tren Ligero de Austin buscará aprovechar una vez que esté operativo. Sin embargo, en comparación con el servicio de autobús CapMetro, el ferrocarril también es significativamente más caro de operar, por lo que las inversiones en servicio deben hacerse con precaución.

Fiabilidad y Puntualidad

CapMetro ha estado trabajando en mejorar la fiabilidad de los autobuses en los últimos años mediante inversiones en carriles exclusivos, prioridad de semáforos de transporte público (TSP) y mejoras en el mantenimiento. Sin embargo, el servicio de autobuses de CapMetro en abril de 2024 no cumplió colectivamente su estándar de puntualidad (OTP) del 83%. La congestión, la construcción y la falta de autobuses disponibles y totalmente operativos con operadores capacitados afectan a la fiabilidad. CapMetro evalúa constantemente los OTP y busca formas de mitigar los retrasos en el calendario manteniendo un contacto constante con el personal operativo, de análisis de datos, planificación y proyectos de capital para ofrecer un servicio fiable.

Figura 4-18: Puntualidad por día en abril de 2024 (excluyendo las líneas rápidas)



Fuente: CapMetro, abril de 2024

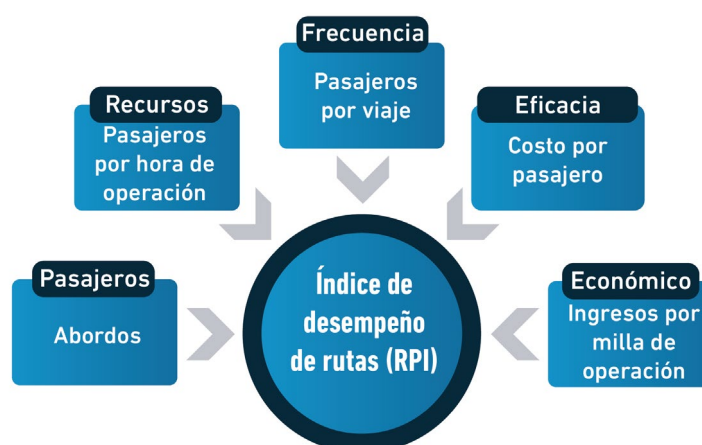
Desde 2020, CapMetro ha enfrentado problemas de personal que afectan a la disponibilidad de operadores y vehículos, como otras agencias en todo el país. Cuando CapMetro no tiene suficientes autobuses o operadores para gestionar el servicio programado, la agencia puede tener que extraer recursos de rutas frecuentes, el servicio más productivo y popular del sistema. Esto evita que los clientes de las rutas locales de tener que esperar una hora adicional en rutas de 60 minutos, desplazar el tiempo de espera adicional a clientes de rutas frecuentes que solo tienen que esperar entre 10 y 15 minutos más. Éste un número pequeño pero significativo de viajes perdidos afecta a los clientes del sistema.

Para seguir logrando un crecimiento de pasajeros, mejorar el OTP es la inversión más impactante que puede realizar CapMetro. El desafío de CapMetro para cumplir con los estándares de OTP se debe a una serie de factores, muchos de los cuales, como la construcción y la congestión del tráfico, son externos a la agencia. Sin embargo, aún existen muchas formas en que CapMetro puede avanzar para mejorar la fiabilidad del servicio principal a través de iniciativas del Plan Estratégico 2030 y las recomendaciones del Plan de Transporte 2035. Algunas iniciativas ya están en marcha, ya que CapMetro está trabajando activamente para contratar a más operadores y reemplazar vehículos envejecidos para mejorar la prestación de servicios. CapMetro también trabaja diariamente en mejorar la OTP mediante coordinación interdepartamental, supervisión de campo y seguimiento de servicios.

Análisis de Rendimiento de Rutas Fijas

El análisis fijo de rendimiento de rutas consideró una variedad de métricas de evaluación, combinando datos de cada una en un Índice de Rendimiento de Ruta (RPI) cohesivo. El RPI ofrece una visión completa del rendimiento, incorporando métricas financieras, de pasajeros y de eficiencia. Este índice ayuda a enfocar los esfuerzos de planificación de escenarios, identificando qué rutas se etiquetarán para retención y crecimiento (alto rendimiento), y cuáles serán candidatos para optimización (bajo rendimiento). Las métricas incluidas en el RPI, y más, pueden consultarse ruta por ruta utilizando el Panel de Rendimiento de Rutas interactivo en el Informe Virtual de Condiciones Existentes de CapMetro.

Figura 4-19: Componentes del Índice de Análisis de Rendimiento de Rutas Fijas



Análisis de rendimiento de acceso y recogida

CapMetro Access proporciona un servicio complementario de paratransito requerido por la ADA a nivel federal dentro de un margen de 3/4 de milla de servicios de ruta fija, garantizando una movilidad equilibrada para los clientes que cumplen los requisitos cuyas discapacidades puedan dificultar el uso de rutas fijas. Los viajes de acceso se concentran abrumadoramente dentro del buffer de la Red de Rutas Frecuentes — aproximadamente el 70% ocurren íntegramente en esta área, y el 95% tienen un origen o destino dentro del buffer. Esta fuerte dependencia de la Red de Rutas Frecuentes implica que cualquier ajuste en las rutas frecuentes debe revisarse cuidadosamente para evaluar su posible impacto en el Acceso, con una diligencia adicional para mantener el cumplimiento y la calidad del servicio.

CapMetro Pickup, en cambio, está diseñado para ofrecer un servicio flexible bajo demanda en barrios y zonas residenciales que son difíciles de atender con rutas fijas. Pickup opera a un nivel de productividad muy superior a la norma nacional. Aunque el estándar de servicio de la agencia es de cuatro pasajeros por hora, los servicios de respuesta a la demanda a nivel nacional promedian solo 1,4 pasajeros por hora,² y cada una de las 11 zonas de recogida de CapMetro supera este estándar nacional. Aun así, Pickup es uno de los modos más intensivos en recursos de la agencia, requiriendo una inversión operativa significativa. Su futura expansión, aunque con alta demanda, deberá equilibrarse con los sacrificios de recursos para los servicios de ruta fija para garantizar que el sistema en su conjunto siga siendo sostenible y eficaz.

² LIBRO DE DATOS SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO DE APTA 2023. (marzo de 2024).
<https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-2023-Public-Transportation-Fact-Book.pdf>

CapMetro

5 Planificación por escenarios

5. Planificación de escenarios

El proceso de planificación de escenarios para Transit Plan 2035 se guio por tres temas generales que surgieron tras el compromiso inicial y el análisis de las condiciones existentes: adaptar el servicio a los patrones de viaje en evolución, preparar la integración del transporte de alta capacidad (HCT) — incluido el futuro Tranvía Ligero de Austin — y expandir estratégicamente la red para servir mejor a la región en general.

Figura 5-1: Planificación de escenarios Temas Emergentes



Cada tema refleja tanto las necesidades identificadas mediante análisis técnico como las prioridades expresadas por la comunidad. Igualar los patrones de viaje requirió analizar detenidamente dónde, cuándo y cómo viajan las personas, cambiando el enfoque tradicional de desplazamientos en horas punta a ofrecer más viajes a mediodía, tarde y locales. La expansión regional evaluó oportunidades para extender el servicio a comunidades de rápido crecimiento, manteniendo al mismo tiempo fuertes vínculos con el centro de Austin. La preparación para HCT y Project Connect se centró en rediseñar la red para conectarla de forma fluida con el Tren Ligero de Austin y maximizar los beneficios de las inversiones en Project Connect.

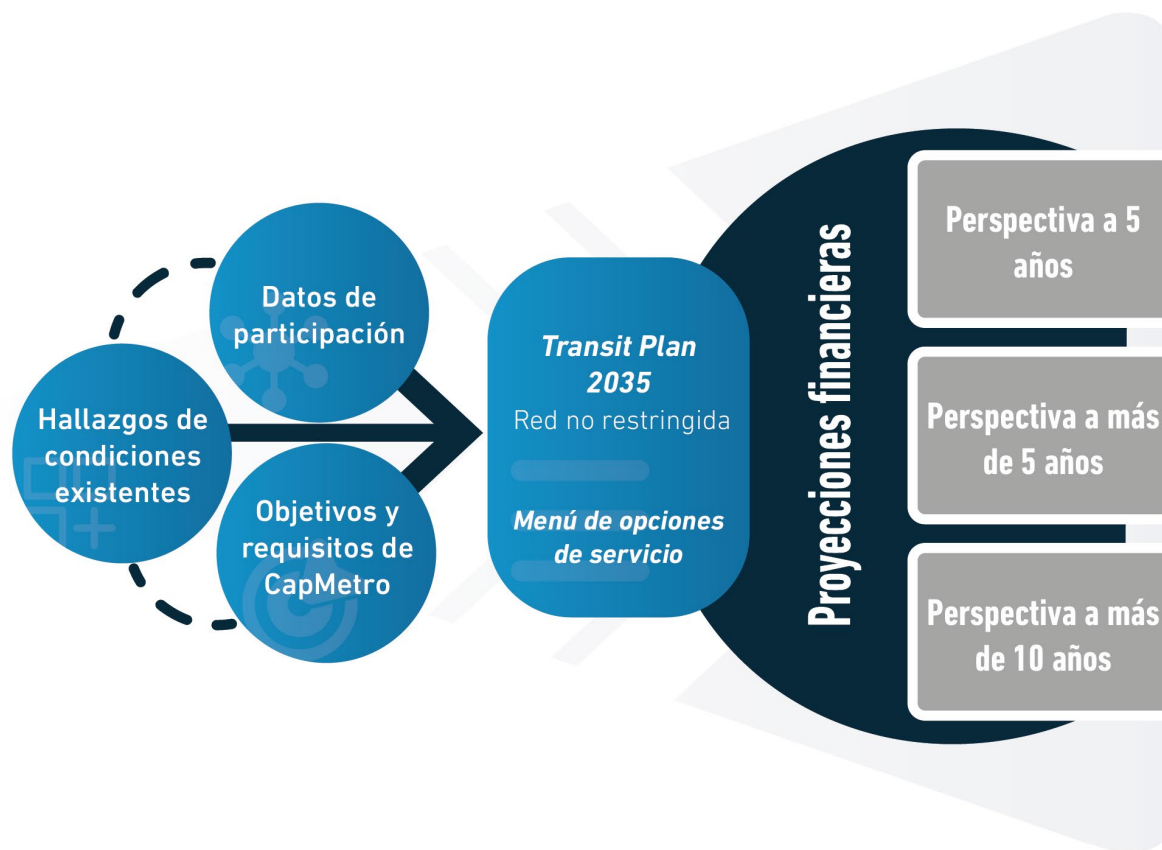
El proceso inicial de desarrollo de escenarios combinó los resultados de los análisis de mercado y servicios, la participación pública inicial y la revisión del plan para crear varios conceptos de red que abordaban la demanda, la necesidad y la viabilidad operativa de viajes en todo el centro de Texas. Estos conceptos se evaluaron en función de compensaciones como frecuencia frente a cobertura, y costes proyectados frente a proyecciones presupuestarias, para identificar estrategias que mejor pudieran cumplir con los temas rectores y reducir los conceptos de red a un solo borrador. Una vez desarrollada, el borrador de la red fue examinado en comparación con una evaluación financiera detallada de los costes de capital y operativos y proyecciones de ingresos financieros para garantizar la viabilidad de la implementación. CapMetro se aseguró de que las recomendaciones presentadas al público para su retroalimentación y revisión fueran cuidadosamente evaluadas para establecer expectativas realistas sobre lo que se podía lograr a lo largo del horizonte del plan.

Desarrollo de la red preliminar

CapMetro combinó las ideas del análisis de las condiciones existentes con la retroalimentación de las primeras rondas de compromiso para dar forma a la red preliminar. Utilizando una serie de herramientas como paneles de control y resúmenes de datos, surgió una imagen clara de dónde podría modificarse el sistema para atender las prioridades de la comunidad y mejorar los resultados operativos. A través de una serie de talleres con el personal de CapMetro y actores regionales, se diseñaron y probaron numerosas alternativas de servicio para crear una red de transporte sin restricciones. Esta red incluía múltiples opciones de diseño para rutas que podían seleccionarse para incluirse en la red de draft, actuando como un menú de opciones de servicio para CapMetro.

Mediante retroalimentación iterativa en grupos focales y talleres, y análisis financieros para asegurar que los paquetes de rutas fueran viables, CapMetro finalizó un borrador de red que incluía dos fases: la Perspectiva dentro de 5 años y la Perspectiva de 5+ Años. Ambas redes fueron evaluadas a fondo para comprobar su viabilidad financiera y su alineación con las prioridades de la comunidad. Los proyectos que requerirán desarrollo adicional del mercado, coordinación de partes interesadas o financiación que no pudieron incluirse en ninguna de estas fases se incluyeron en la lista de la Visión de 10+ años. Juntas, estas tres fases forman el borrador de la red que se llevó al público para recibir comentarios durante la participación en verano de 2025.

Figura 5-2: Resumen del desarrollo del Borrador del Escenario



Teniendo en cuenta la responsabilidad fiscal

Garantizar que la red de borradores presentada al público fuera responsable fiscalmente fue un factor clave en la toma de decisiones durante todo el desarrollo. CapMetro se financia principalmente con fondos del impuesto local sobre las ventas. Aunque la agencia recibe cierto apoyo de fondos federales e ingresos por billetes, estas fuentes constituyen una pequeña parte del presupuesto operativo total. Aunque la red sin restricciones se desarrolló sin restricciones fiscales en mente, reducir las recomendaciones para la red provisional desde la perspectiva de las realidades fiscales generó decisiones difíciles sobre qué era realista y financieramente responsable. Algunos de los factores que influyeron en la toma de decisiones fueron:

Aumento de los costes operativos	Los servicios existentes requieren mantenimiento y personal, y el aumento de los costes requiere una planificación cuidadosa.
Desaceleración del impuesto sobre las ventas	La principal fuente de financiación de CapMetro está creciendo más lentamente que antes, lo que limita la agresividad con la que la agencia puede expandir sus servicios.
Crecimiento de los ingresos	
Ingresos limitados por tarifas	El impacto limitado de los ingresos por tarifas en los presupuestos operativos generales obliga a la agencia a distribuir eficientemente los recursos limitados.
La necesidad de mejoras responsables y paso a paso	CapMetro se compromete a presentar al público recomendaciones factibles y razonables con confianza en que esas recomendaciones pueden implementarse en el plazo establecido.
Seguridad en el putt y Fiabilidad ante todo	La agencia se está centrando en mejorar la seguridad y fiabilidad del sistema, por lo que la expansión debe trabajar junto a estas prioridades paralelas.

Las tres fases del borrador de la red abordan estos factores mediante el crecimiento gradual de los servicios a lo largo del tiempo. La perspectiva en un plazo de 5 años está financieramente limitada, suponiendo que no haya financiación adicional disponible más allá de lo previsto por CapMetro. La Perspectiva de 5+ Años está financieramente limitada, lo que permite una pequeña variabilidad entre lo que se pronostica y lo recomendado. Esta variación se incluye porque en un plazo de 5 a 10 años los ingresos por impuestos sobre las ventas pueden crecer más rápido de lo previsto, o pueden llegar a estar disponibles fuentes de financiación externas. La Visión de

Figura 5-3: Fases definidas

Perspectiva a 5 años – Con restricciones financieras	
Cuándo	Inversiones a corto plazo que se implementarán por fases mediante el proceso establecido de cambios de servicio
Qué	Soluciones rentables y frecuencia completa en las rutas Rapid 800 Pleasant Valley y 837 Expo Center en alineación con Project Connect
Por qué	Para mejorar la conectividad y aumentar la cantidad de usuarios
Perspectiva a más de 5 años – Con limitaciones financieras	
Cuándo	Inversiones que se implementarán junto con el Austin Light Rail y en apoyo al crecimiento regional
Qué	Mejoras en la red de autobuses y otras expansiones propuestas como Pickup y mejoras ferroviarias
Por qué	Con el objetivo de respaldar el sistema de tren ligero y preparar una red ampliada
Visión a más de 10 años – Sin restricciones financieras	
Cuándo	Inversiones que se considerarán después de la implementación del tren ligero
Qué	Inversiones futuras que requieren asociaciones financieras y una planificación cuidadosa
Por qué	Conceptos desarrollados en respuesta al crecimiento de la región, incluidos los conceptos restantes de Project Connect

10+ Años no está financieramente restringida para incluir proyectos que no encajen dentro de estos plazos presupuestarios, pero que puedan implementarse si se dispone de financiación.

Características clave de las rutas con bajo desempeño

Al evaluar las rutas para recomendar cambios, CapMetro tuvo que equilibrar el beneficio de mantener la continuidad del servicio para los usuarios con la necesidad de realizar ajustes necesarios. Identificar un conjunto de características clave asociadas con rutas de bajo desempeño ayudó a enfocar la atención en los servicios que más necesitaban mejoras para cumplir con los estándares de servicio y adaptarse a los mercados y necesidades de los clientes en evolución. Las rutas que presentaron una o más de las condiciones enumeradas a continuación en la **Figure 5-4** se priorizaron para recibir recomendaciones.

Figure 5-4: Características de las rutas con bajo desempeño



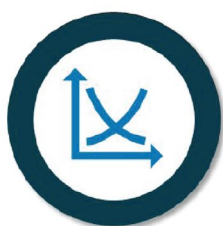
Problemas de confiabilidad



Patrones complejos o servicio limitado



Redundancia del servicio



Disminución de la demanda



Cambios en los patrones de viaje



Servicio circulatorio sin generadores de viajes

Las rutas con **problemas de fiabilidad** sufren frecuentes retrasos, viajes perdidos o variabilidad en los horarios que dificultan la dependencia del servicio. En los datos, estos problemas se manifiestan como un OTP bajo o una alta variación entre los horarios programados y los reales de llegada. Un servicio poco fiable reduce la confianza del cliente y perjudica la afluencia de pasajeros, incluso cuando la frecuencia es alta. Las mejoras pueden incluir ajustes en el horario y los horarios de circulación para reflejar los tiempos observados, tratamientos de calles e intersecciones prioritarios en el transporte público o simplificar los trazados para minimizar el retraso.

Las rutas con **patrones excesivamente complejos** — como múltiples ramas, demasiadas curvas o alineaciones en bucle — son difíciles de entender y utilizar para los clientes. En los datos, esto se refleja en una demanda desigual entre ramales, baja cantidad de pasajeros o bajas en abordajes en general a pesar de atender zonas pobladas. De manera similar, las rutas con **Servicio Limitado** o viajes poco frecuentes pueden no captar la demanda porque el servicio no está disponible cuando o donde los clientes lo necesiten. El servicio complejo o limitado reduce la usabilidad y

desanima a los clientes discrecionales. Simplificar patrones, aumentar el envergadura y aumentar la frecuencia cuando sea necesario puede hacer que las rutas sean más legibles, cómodas y productivas.

La redundancia del servicio ocurre cuando varias rutas ofrecen un servicio superpuesto en el mismo corredor, dividiendo la afluencia y limitando la eficiencia. En los datos, esto suele reflejarse en varias rutas con baja productividad a pesar de la fuerte demanda general del corredor. Los clientes pueden confundirse por demasiadas opciones solapadas, mientras que los recursos están dispersos en servicios paralelos. Simplificar las rutas redundantes en un solo servicio de mayor frecuencia puede concentrar la afluencia, mejorar la legibilidad del servicio y ofrecer una opción más atractiva y fiable para los clientes.

La demanda decreciente se refiere a rutas que originalmente fueron diseñadas para servir a mercados específicos, como las rutas Express y Flyer que transportan a viajeros que viajan al centro desde Park & Rides periféricos, o rutas Community Connector que conectan grupos poblacionales específicos con servicios sociales y supermercados. En los datos, estas rutas pueden mostrar una baja cantidad de pasajeros a pesar de cumplir un propósito específico. Con el tiempo, las comunidades y los patrones de viaje a los que estaban diseñados pueden haber cambiado: menos clientes viajando al centro durante las horas punta, y poblaciones de bajos ingresos o personas mayores se han vuelto más dispersas. A medida que disminuye la demanda de estos servicios personalizados, la productividad disminuye y aumenta la subvención por pasajero. Ajustar los tipos de servicio, modificar los horarios de operación o rediseñar las rutas de transporte circundantes para mantener el servicio en las paradas existentes tras la suspensión de estos servicios incorpora estas rutas especializadas a la red Local y Frecuente, proporcionando cobertura y ahorrando recursos.

Los cambios en los patrones de viaje debido al crecimiento del centro de Texas en la última década han transformado el mercado del transporte público, con nuevas viviendas, empleos y centros de actividad surgidos fuera de los núcleos tradicionales. En los datos, esto se refleja en una disminución de la productividad en algunas rutas antiguas, en contraste con el crecimiento en corredores de alta densidad. La expansión del trabajo remoto e híbrido también ha reducido la demanda tradicional en las horas punta de la mañana, mientras que ahora más viajes se realizan a mediodía, por la tarde y durante los fines de semana. Las rutas desalineadas con estas tendencias cambiantes muestran un rendimiento inferior si el servicio no coincide con el lugar y el momento en que viajan las personas hoy en día. Ajustar alineaciones, mejorar el tramo y la frecuencia en corredores de alto crecimiento y rediseñar el servicio para captar nuevos propósitos de viaje son estrategias clave para adaptarse a estos cambios.

Las rutas que ofrecen **Servicio de Circulación** en zonas residenciales con conectividad limitada a los principales corredores de transporte o centros de actividad suelen tener dificultades para atraer clientes. En los datos, estas rutas muestran baja productividad y un recorrido limitado, con la mayoría de los desplazamientos confinados a distancias cortas dentro del barrio. Sin anclas sólidas —como conexiones frecuentes de transporte, centros de empleo, escuelas o centros comerciales— hay poco que genere una demanda constante. Estos servicios pueden ser importantes para la movilidad local, pero su limitada afluencia hace que sean costosos de operar. Alinear rutas con destinos clave, enlazarlas directamente con la Red de Alta Frecuencia o líneas

Rápidas, o convertirlas en zonas de recogida son estrategias que pueden mejorar la eficiencia y proporcionar conexiones más significativas para los clientes.

Incorporación de Retroalimentación sobre la Red de Borradores

Una vez preparado, el borrador de la red se presentó al público en el verano de 2025. Durante esta ronda de participación, CapMetro pudo recopilar opiniones de más de 1.200 miembros de la comunidad, organizar más de 30 grupos focales para conversaciones en profundidad adaptadas a las necesidades del público. Tras esta ronda de compromiso, se ordenaron, analizaron y utilizaron los comentarios para puntuar rutas que priorizaran las revisiones en la red borrador. Las recomendaciones revisadas que se incorporan en el plan final se denominan red preferida final.

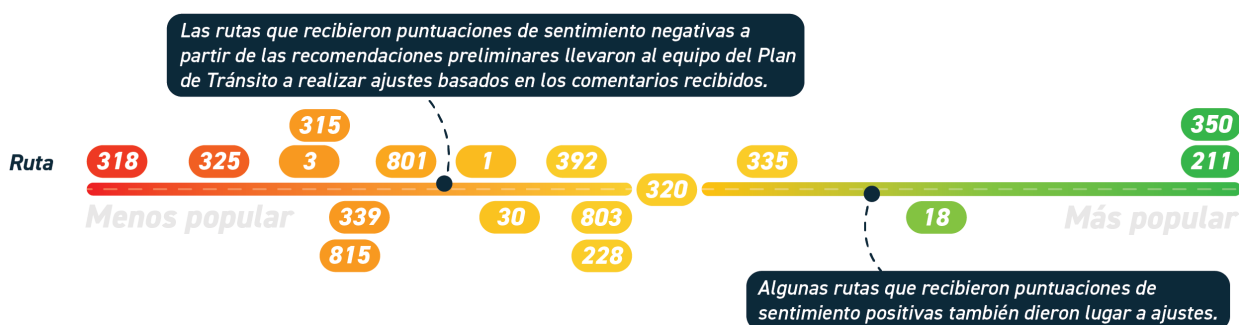
El proceso utilizado para clasificar, analizar y responder a la retroalimentación pública se resume en **Figura 5-5** abajo. Este proceso llevó a actualizaciones posteriores al compromiso del 40% de la red en borrador.

Figura 5-5: Método de Análisis y Revisión de Datos de Redes Borrador

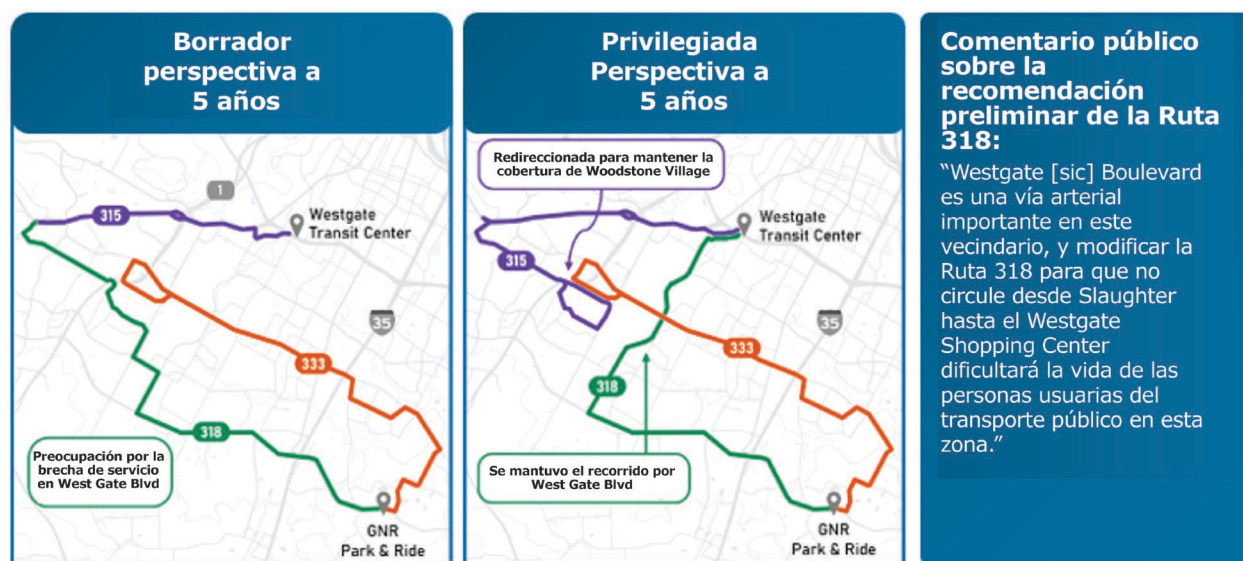


Tras la interacción, analizar y puntuar los comentarios públicos fue clave para canalizar los comentarios hacia las revisiones de la red. Los comentarios recibidos se categorizaron en puntuaciones de sentimiento que iban desde muy negativas hasta muy positivas, con valores numéricos coincidentes para crear una puntuación resumen de sentimiento para cada ruta. El gráfico siguiente muestra una muestra de rutas que fueron revisadas basándose en los comentarios de la comunidad. Generalmente, las puntuaciones negativas de sentimiento llevaron a recomendaciones revisadas; Sin embargo, en casos concretos, las rutas que recibieron un sentimiento positivo también recibieron comentarios con oportunidades para mejoras adicionales.

El borrador de recomendación de la Ruta 211 recibió comentarios positivos, pero los miembros de la comunidad señalaron que la ruta también se beneficiaría de una ampliación más al sur, hasta el campus de ACC Highland. Al recibir estos comentarios, CapMetro analizó si esta recomendación encajaba en las limitaciones fiscales y en la red más amplia antes de incorporar la idea en la red preferida final.

Figura 5-6: Ejemplo de puntuaciones de sentimiento de ruta tras un compromiso en verano

En un ejemplo de cómo se ajustaban las recomendaciones tras la retroalimentación pública, las rutas 315 y 318 recibieron críticas negativas del público durante el periodo de comentarios de la red de borradores. Los miembros de la comunidad expresaron su preocupación por la eliminación del servicio desde West Gate Boulevard y los principales centros de actividades a lo largo de Menchaca Road. Estos comentarios llevaron a revisiones que alinearon la Ruta 318 de nuevo con West Gate Boulevard, mientras que la Ruta 315 fue revisada para mantener la cobertura de Woodstone Village en el Outlook dentro de un plazo de 5 años. Retrasar el trazado de Oak Hill para la Ruta 318 al Prospecto de 5+ Años permitirá a CapMetro tener más tiempo para interactuar con el público y entender las necesidades de servicio en el suroeste de Austin antes de realinear las rutas para acomodar la nueva Rapid 815.

Figura 5-7: Ejemplo de actualización de recomendaciones tras comentarios públicos

Tras esta revisión exhaustiva y una serie de revisiones, la red preferida final se presentó al público en una jornada de puertas abiertas en octubre de 2025. La red completa y las recomendaciones detalladas pueden consultarse en la [página web del Plan de Transporte 2035](#) de CapMetro. Para mapas con frecuencias y tramos, consulte el [Libro Flip](#) de Rutas; para más detalles sobre recomendaciones a nivel de ruta, consulte la [Matriz de Rutas](#). Las traducciones al español están disponibles en línea para ambas referencias.

6 Recomendaciones del plan de tránsito

6. Recomendaciones del Transit Plan 2035

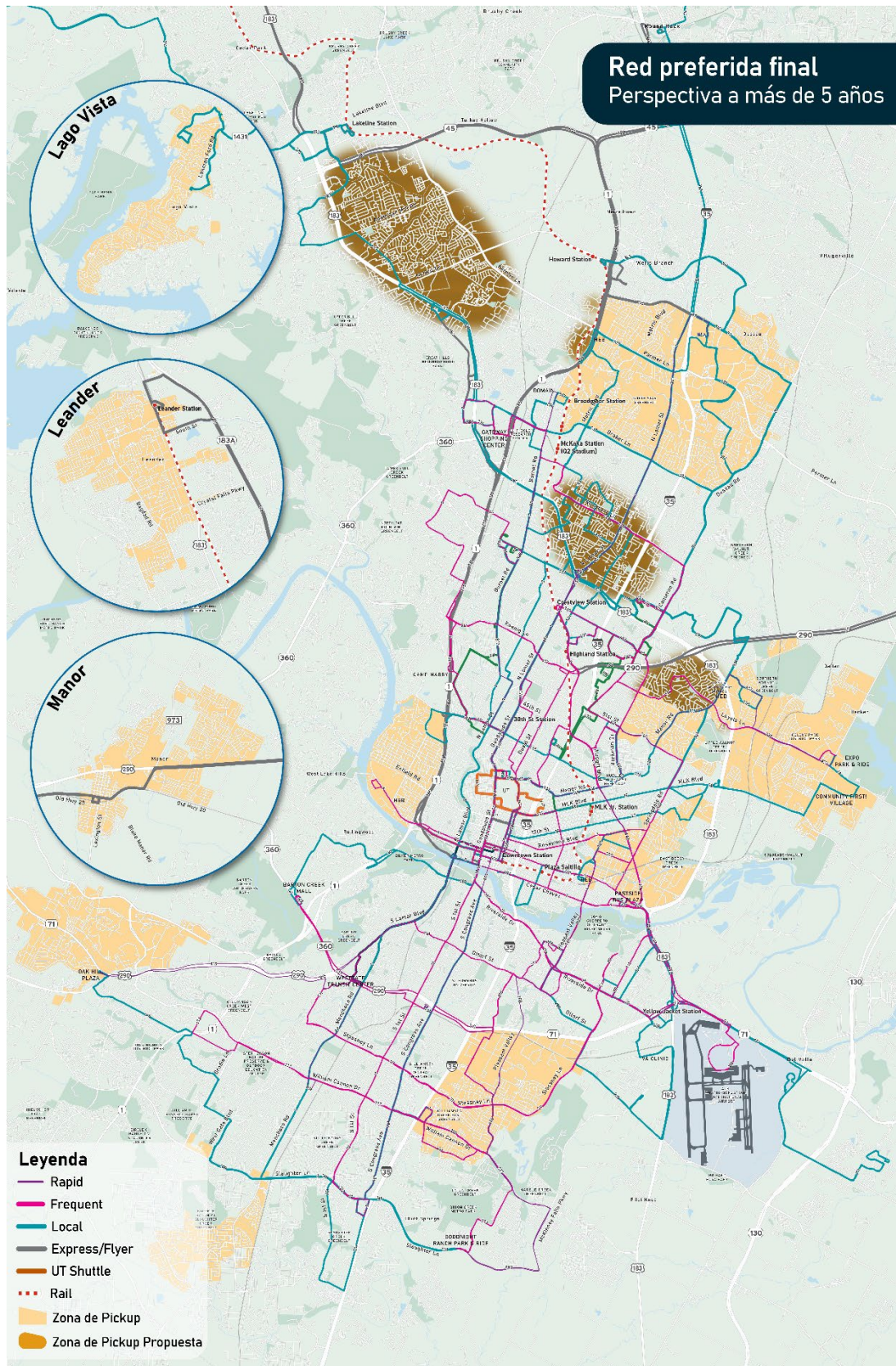
Las recomendaciones presentadas a continuación se desarrollaron para alcanzar los objetivos de planificación de escenarios antes de ser presentadas al público para recibir retroalimentación y revisiones. El resultado es una red simplificada que mantiene la cobertura, mientras ofrece a los clientes servicios más fiables y fáciles de navegar y utilizar. Las rutas locales de alto rendimiento en zonas en crecimiento se están ascendiendo a la Red de Rutas Frecuentes, las rutas de cercanías están cambiando para adaptarse a nuevos patrones de viaje y las zonas de recogida se están ajustando e introduciendo en zonas que muestran propensión al transporte público pero que son difíciles de atender con servicios de rutas fijas. Esta red preferida aprovecha mejoras a corto plazo que pueden lograrse en un entorno financieramente limitado, mientras planifica las mejoras que acompañen al Tren Ligero de Austin y al crecimiento regional en los próximos años para construir una región central de Texas más conectada.

Recomendaciones de redes preferidas

Figura 6-1 En la página siguiente se presenta la red preferida final en su totalidad. La siguiente sección ofrece un desglose más detallado de las recomendaciones del Prospecto de 5+ Años por tipo de servicio, con mapas que muestran alineamientos y tablas que resumen cambios en frecuencia y horarios de operación. Se pueden encontrar recursos con información adicional en el [Página web del Plan de Transporte 2035](#). En la página, el [Flipbook de rutas](#) proporciona desgloses ruta por ruta, mientras que el [Matriz de rutas](#) Lista frecuencias y abarques existentes y propuestos para cada día de la semana en toda la red.



Figura 6-1: Red Preferida Final, Perspectivas de 5+ Años



Niveles de servicio

Uno de los objetivos de Transit Plan 2035 es reevaluar todos los servicios de transporte de CapMetro en una comunidad en constante cambio para adaptar los niveles de servicio adecuados a sus mercados correspondientes. Los distintos tipos de servicio de CapMetro ofrecen un menú diverso de opciones — que varían en frecuencia, tipo de vehículo, velocidades de operación y ubicación de paradas — para satisfacer la amplia variedad de necesidades y oportunidades de transporte público que se encuentran en la región de Texas Central. **Figura 6-2** ilustra los niveles de servicio de CapMetro, mientras que las subsecciones siguientes detallan las recomendaciones hechas para cada uno.

Figura 6-2: Niveles de servicio CapMetro



Rapid

Los servicios CapMetro Rapid son la columna vertebral de la red de alta capacidad de CapMetro, complementando el tren de cercanías de la Línea Roja y conectando los diversos otros tipos de servicios con transporte de alta frecuencia. El servicio Rapid de CapMetro ofrece un trayecto cómodo y flexible en cuatro rutas que sirven a destinos clave en Austin. Las líneas CapMetro Rapid cuentan con paradas más separadas que el servicio local de autobuses, lo que permite tiempos de viaje más rápidos y estaciones que pueden acomodar a más clientes. El servicio también se beneficia de tratamientos de prioridad en transporte público — como carriles prioritarios de transporte, saltos de cola y prioridad de semáforo de tránsito — para mejorar la velocidad y la fiabilidad.

Actualmente, CapMetro opera cuatro líneas rápidas: la Rápida 801, que circula de norte a sur entre Tech Ridge Transit Center y Southpark Meadows; la Rápida 803, que opera entre The Domain y Westgate Transit Center vía UT y el centro de Austin; y las recientes incorporaciones de las Rapids 800 y 837 que sirven al este de Austin. La Rapid 837 conecta Colony Park y Decker en el noreste de Austin con Mueller, UT, el centro de la ciudad y termina en Republic Square. La Rapid 800 conecta Berkman/Mueller con Onion Creek y Easton Park pasando por Pleasant Valley y el este de Austin.

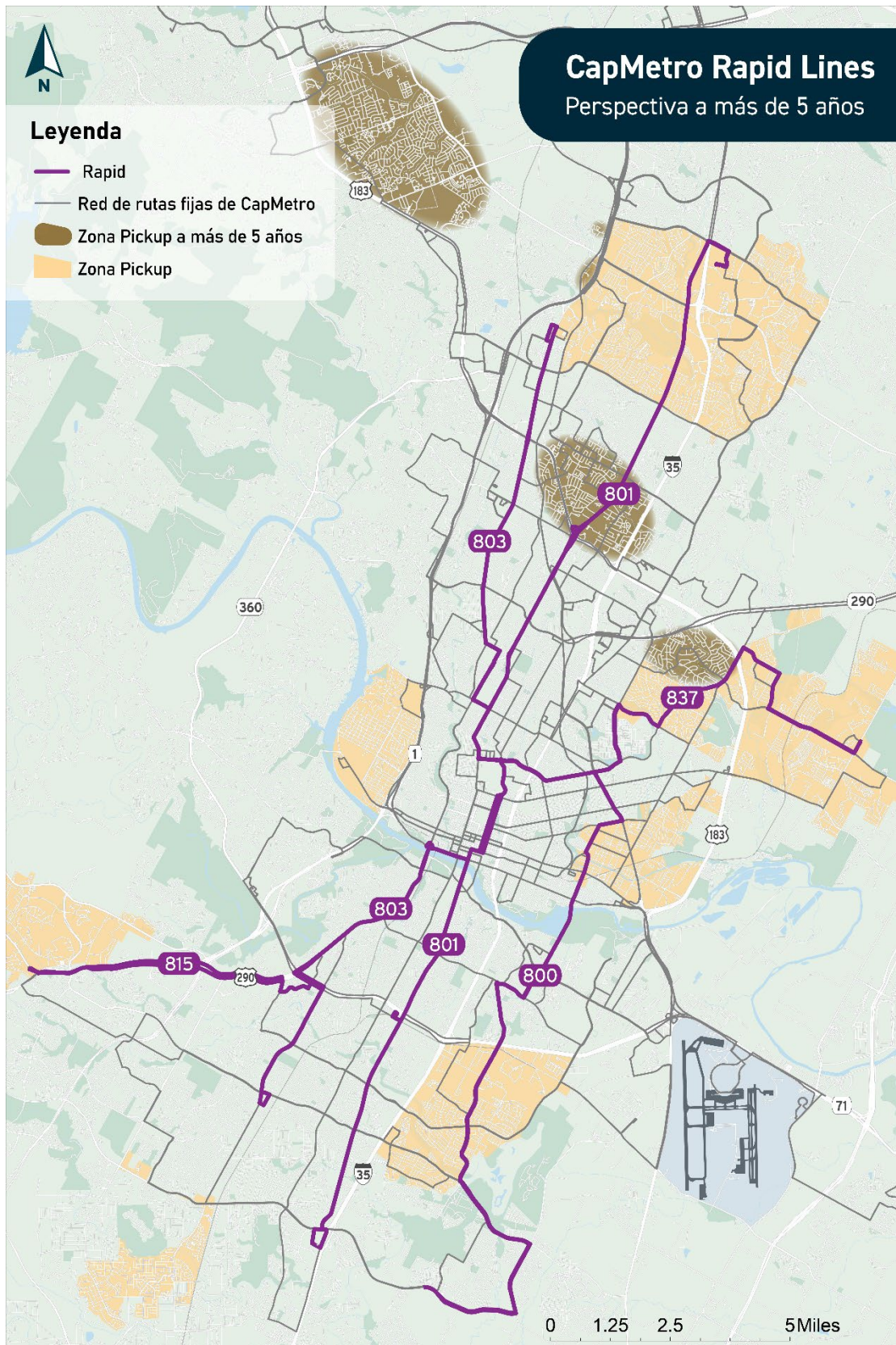
El Rapid 815 es un nuevo servicio propuesto para circular entre Oak Hill, Westgate Transit Center y William Cannon Drive. Este servicio está propuesto para su implementación en el Proyecto de Perspectivas de 5+ Años, reemplazando la Ruta 315 por frecuencias Rápidas mejoradas. Al igual que la introducción de los Rapids 800 y 837, el servicio comenzará con frecuencias de 20 minutos y se mejorará a frecuencias Rápidas completas tan pronto como haya recursos disponibles. La Red Rápida se muestra en **Figura 6-3** en la página siguiente, y los cambios de frecuencia y de extensión se detallan en **Mesa 6-1** abajo.

Mesa 6-1: Cambios propuestos en las frecuencias y tramos rápidos de CapMetro

Ruta			Frecuencia pico (min)		Horario típico entre semana	
#	Nombre	Página de Flipbook	Existente	Futuro	Existente	Futuro
800	Pleasant Valley	69	20*	10-15	5:00AM-00:00AM	5:00AM-3:00AM
801	N. Lamar / S. Congress	70	10-15	Sin cambios	5:00AM-23:30	5:00AM-3:00AM
803	Burnet / S. Lamar	71	10-15	Sin cambios	5:00AM-23:30	Sin cambios
815	Oak Hill / Menchaca	73	N/A	20*	N/A	5:00AM-00:00AM
837	Expo Center	74	20*	10-15	5:00AM-12:15AM	5:00AM-3:00AM

**Las frecuencias de 20 minutos son temporales para el servicio introductorio y se actualizarán a frecuencias de 10-15 minutos tan pronto como haya recursos disponibles.*

Figura 6-3: Red Rápida Recomendada



Frequent

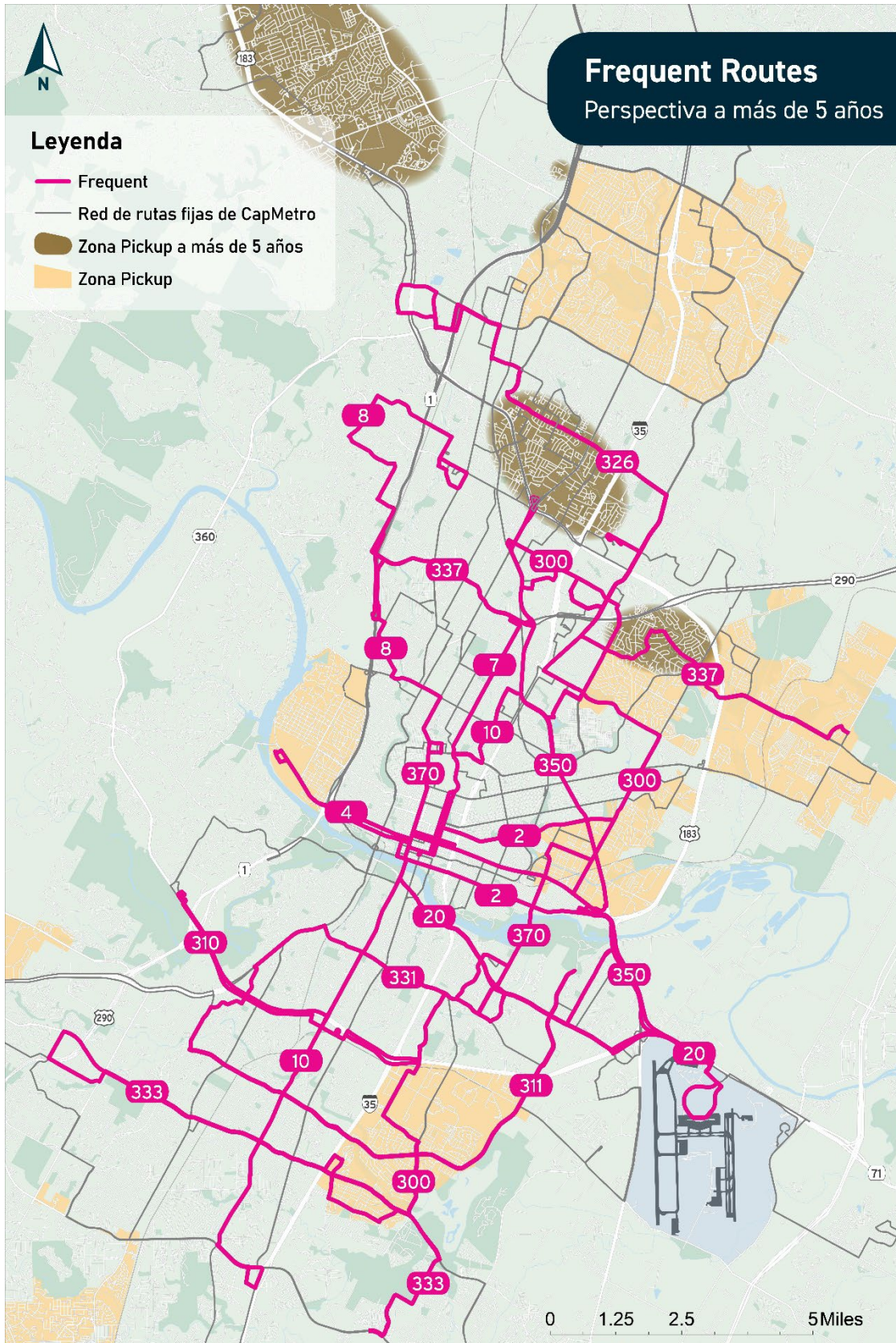
La Red de Rutas Frecuentes de CapMetro ofrece servicios de autobús con frecuencias punta de 15 minutos o más. Desde su introducción a la red, estos servicios han liderado el sistema en número de pasajeros y productividad. La flexibilidad que ofrecen estas rutas, facilitando los transbordos para los clientes, aumenta su atractivo. Actualmente, CapMetro opera diez rutas frecuentes (excluyendo el servicio Rapid) en todo su sistema. El Transit Plan 2035 recomienda la adición de seis rutas más frecuentes a la red y traslada una ruta frecuente actual a la Red de Rutas Locales. El resultado es una red con 15 rutas frecuentes en 2035, mostradas en **Figura 6-4** en la página siguiente. **Mesa 6-2** detalla los cambios en la frecuencia y el tramo.

Mesa 6-2: Cambios propuestos en las frecuencias y tramos de rutas frecuentes

Ruta			Frecuencia pico (min)		Horario típico entre semana	
#	Nombre	Página de Flipbook	Existente	Futuro	Existente	Futuro
2	Rosewood / Cesar Chavez	8	15	Sin cambios	5:00AM-12:15AM	Sin cambios
4	7 th Street	10	15	Sin cambios	5:00AM-12:15AM	Sin cambios
7	Duval	12	15	Sin cambios	4:15AM-11:45PM	Sin cambios
8	Bull Creek / Lake Austin*	13	N/A	15	N/A	5:00AM-00:00AM
10	South 1 st / Red River	14	15	Sin cambios	4:15AM-11:30PM	Sin cambios
20	Riverside	16	15	Sin cambios	3:45AM-11:30PM	5:00AM-3:00AM
300	Springdale / Pleasant Valley	30	15	Sin cambios	4:30AM-11:00PM	Sin cambios
310	Barton Creek / Parker	31	30	15	5:00AM-22:30	Sin cambios
311	Stassney	32	15	Sin cambios	5:00AM-23:45	Sin cambios
325	Metric*	39	15	30	5:00AM-23:30	Sin cambios
326	Rundberg*	40	N/A	15	N/A	5:00AM-00:00AM
331	Oltorf*	41	N/A	15	N/A	5:00AM-00:00AM
333	William Cannon	42	15	Sin cambios	5:00AM-23:30	Sin cambios
337	Koenig / Colony Park	44	15	Sin cambios	4:30AM-10:30PM	Sin cambios
350	Airport Blvd	47	30	15	5:00AM-10:30PM	5:00AM-00:00AM
370	Speedway / Riverside*	48	N/A	15	N/A	5:00AM-00:00AM

*Indica recomendaciones que en gran medida son reemplazadas por otros cambios futuros en la alineación. Para más información, consulta el [Flipbook de la Ruta](#).

Figura 6-4: Red Frecuente Recomendada



Local

La Red de Rutas Locales de CapMetro ofrece un servicio esencial con todas las paradas que conecta los barrios con destinos principales, centros de transporte y servicios de alta capacidad como Rapid y Rail. Las rutas locales son la base del sistema, asegurando el acceso al transporte público en una amplia área geográfica y sirviendo a los clientes que dependen de un distanciamiento de paradas más cercano para trayectos cortos. Equilibran la cobertura y la frecuencia para conectar comunidades con empleos, escuelas, atención sanitaria y otras necesidades diarias, complementando los servicios más rápidos y de paradas limitadas dentro de la red más amplia. La Red de Rutas Locales también se está ampliando a través del Plan de Transporte 2035, que se muestra en **Figura 6-5**. Gran parte de la expansión se debe a que otros tipos de servicio se están consolidando en la Red Local para reducir la complejidad de la red (Flyers, Connectors y UT Shuttles). **Mesa 6-3** detalla los cambios en la frecuencia y el tramo.

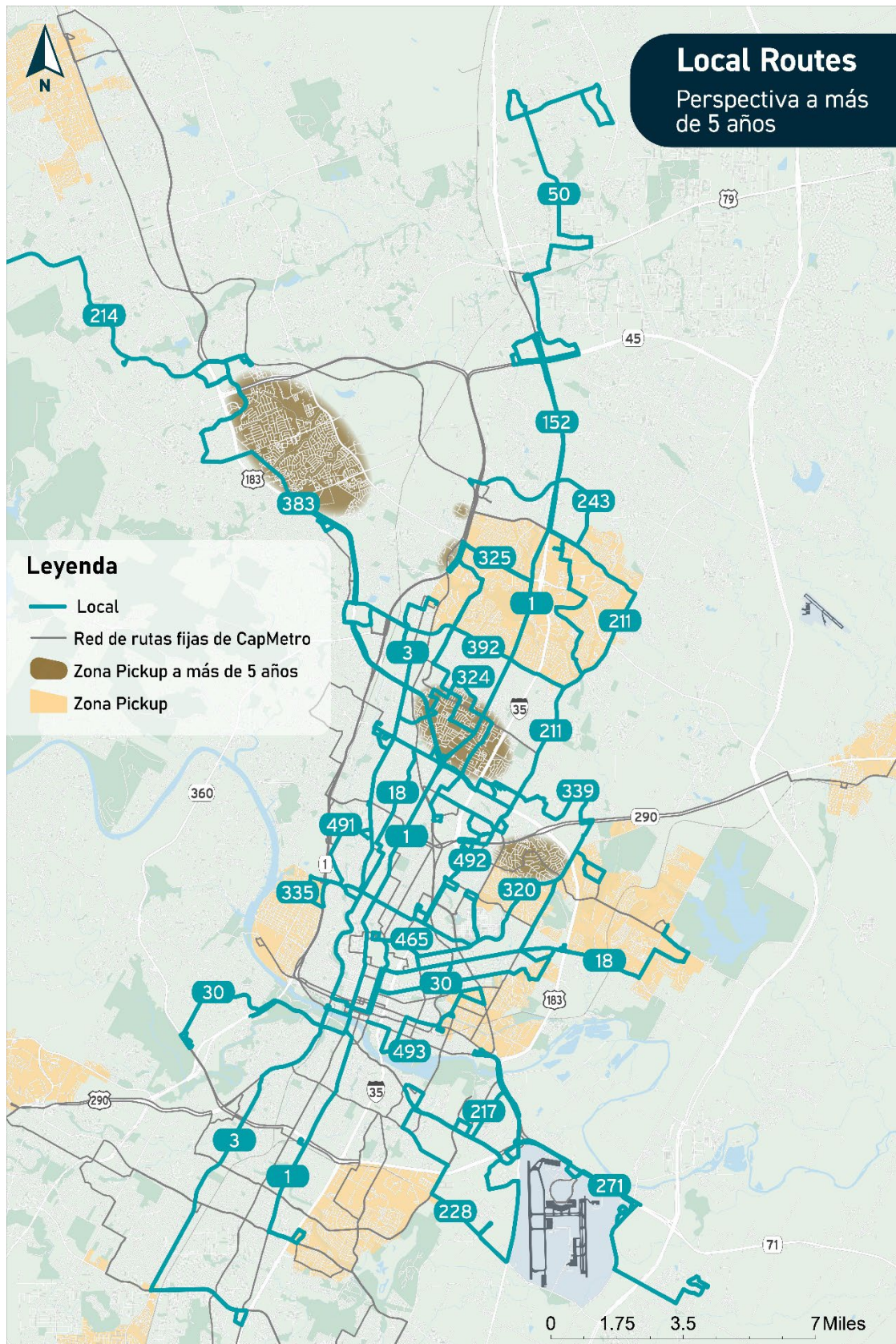
Mesa 6-3: Cambios propuestos en las frecuencias y tramos locales de las rutas

Ruta			Frecuencia pico (min)		Horario típico entre semana	
#	Nombre	Página de Flipbook	Existente	Futuro	Existente	Futuro
1	N. Lamar / S. Congress	7	30	Sin cambios	4:45AM-11:30PM	Sin cambios
3	Burnet / Menchaca	9	30	Sin cambios	5:00AM-23:45	Sin cambios
5	Woodrow/Lamar*	11	30	Sustituido por 18/30	4:30AM-11:00PM	Sustituido por 18/30
18	Woodrow / MLK	15	30	Sin cambios	5:00AM-23:30	Sin cambios
30	Barton Creek / East 12 th	17	30	Sin cambios	4:45AM-11:15PM	Sin cambios
50	Round Rock Tech Ridge	18	60	Sin cambios	6:15 - 19:30	Sin cambios
152	Round Rock Tech Ridge Limited	20	60	Sin cambios	6:15 - 19:30	Sin cambios
201	Southpark Meadows	21	30	Sin cambios	6:00 AM - 9:30 PM	Sin cambios
211	Cameron	22	N/A	30	N/A	5:00AM-11:00PM
214	Northwest Feeder	23	60	Sin cambios	5:15AM-9:00PM	Sin cambios
217	Montopolis Feeder	24	30	60	4:45AM-00:15AM	Sin cambios
228	VA Clinic	25	35	30	6:00AM-7:15PM	5:00AM-11:00PM
233	Decker / Daffan*	26	60	Sustituido por Pickup Decker	7:00AM-9:30PM	Sustituido por Pickup Decker
237	Northeast Feeder*	27	60	Sustituido por 18/837	6:45AM-10:15PM	Sustituido por 18/837
243	Wells Branch	28	30	Sin cambios	5:00 - 23:15	Sin cambios

Ruta			Frecuencia pico (min)		Horario típico entre semana	
#	Nombre	Página de Flipbook	Existente	Futuro	Existente	Futuro
271	Del Valle Feeder	29	30	Sin cambios	5:00AM-9:45PM	5:00AM-23:00
315	Ben White*	33	30	Reemplazado por el 815	5:15AM-10:45PM	Reemplazado por el 815
318	Westgate / Slaughter	34	30	Sin cambios	5:00AM-10:30PM	Sin cambios
320	Manor Road	35	N/A	30	N/A	5:00AM-11:00PM
322	Chicon / Cherrywood*	36	30	Reemplazado por 370	5:00AM-10:30PM	Reemplazado por 370
323	Anderson*	37	30	Sustituido por el 339	5:00AM-10:30PM	Sustituido por el 339
324	Georgian / Ohlen	38	30	Sin cambios	4:45AM-11:00PM	Sin cambios
325	Metric	39	15	30	5:00AM-23:30	5:00AM-11:00PM
335	36 th / 38 th Street	43	30	Sin cambios	5:00AM-23:45	Sin cambios
339	Anderson / Springdale	45	60	30	6:15AM-10:15PM	Sin cambios
345	45 th Street*	46	30	Parcialmente reemplazado por el 335	5:00AM-10:45PM	Parcialmente reemplazado por el 335
383	Research	49	30	Sin cambios	5:00AM-11:00PM	Sin cambios
392	Braker / Domain	50	30	Sin cambios	5:15AM-11:15PM	Sin cambios
465	MLK / University of Texas	51	30	Sin cambios	6:30AM-7:00PM	Sin cambios
466	Kramer / Domain*	52	30	Reemplazado por 3/392	6:15AM-7:15PM	Reemplazado por 3/392
490	HEB Shuttle*	58	30-35	Sustituido por 370/493	13:30 - 15:30 (lunes) 10:15AM - 13:00 (jueves)	Sustituido por 370/493
491	Allandale	59	60	Sin cambios	9:00AM-15:00	Sin cambios
492	Delwood	60	60	Sin cambios	9:00AM-3:45PM	Sin cambios
493	Eastview	61	60	Sin cambios	9:00AM - 14:30 (Lunes)	5:00-23:00 (semana)

*Indica recomendaciones que en gran medida son reemplazadas por otros cambios futuros en la alineación. Para más información, consulta el [Flipbook de la Ruta](#).

Figura 6-5: Red Local Recomendada



Express y Flyer

Los servicios Express y Flyer de CapMetro ofrecen conexiones de desplazamiento con paradas limitadas entre ubicaciones suburbanas de Park & Ride, ciudades miembros y grandes centros de empleo en el centro de Austin, principalmente en horas punta para atender a los clientes que entran y salen del centro y otros centros laborales. Como se señala en **Capítulo 4**, los patrones de desplazamiento han cambiado desde 2020, con patrones de desplazamiento matutino aún inferiores a los máximos previos a la pandemia. Quienes sí se desplazan al trabajo suelen tener horarios que varían del horario tradicional de 9 a 5 para el que se diseñaron las rutas Express y Flyer. Estas tendencias se reflejan en las cifras de pasajeros y productividad de los servicios Flyer, que son las más bajas para cualquier tipo de servicio de ruta fija. Para adaptarse a estos cambios y destinar recursos a servicios más productivos, se recomienda la discontinuación de los servicios de flyers de la red. Los servicios exprés (números de ruta 935 – 990) se mantienen en la red, como se muestra en **Figura 6-6** en la página siguiente. **Mesa 6-4** detalla los cambios en la frecuencia y el tramo.

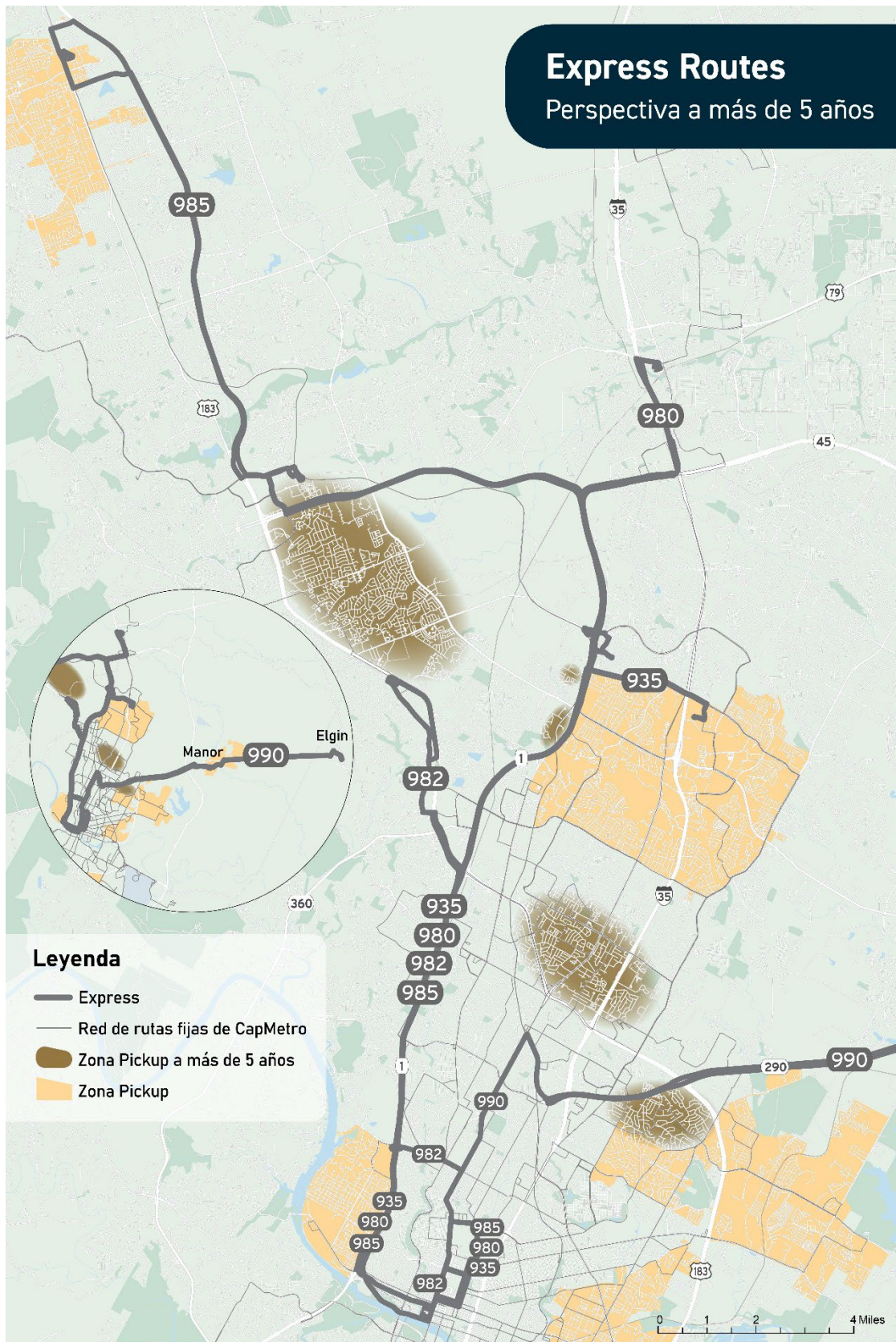
Mesa 6-4: Cambios propuestos en las frecuencias y tramos de rutas exprés/flyer

Ruta			Frecuencia máxima		Horario típico entre semana	
#	Nombre	Página de Flipbook	Existente	Futuro	Existente	Futuro
103	Flyer Menchaca*	19	2 viajes por la mañana 1 viaje por la tarde	Discont.	N/A	Discont.
105	South 5th Flyer*	19	2 viajes por la mañana 2 viajes por la tarde	Discont.	N/A	Discont.
111	South MoPac Flyer*	19	2 viajes por la mañana 2 viajes por la tarde	Discont.	N/A	Discont.
135	Dell Limited*	19	2 viajes por la mañana 2 viajes por la tarde	Discont.	N/A	Discont.
142	Metric Flyer*	19	2 viajes por la mañana 2 viajes por la tarde	Discont.	N/A	Discont.
171	Oak Hill Flyer*	19	3 viajes por la mañana 3 viajes por la tarde	Discont.	N/A	Discont.
935	Tech Ridge Express	75	30 min	Sin cambios	6:45AM-7:15AM/ 4:45PM-5:15PM	6:00-9:00/ 15:00-19:00

Ruta			Frecuencia máxima		Horario típico entre semana	
#	Nombre	Página de Flipbook	Existente	Futuro	Existente	Futuro
980	North MoPac Express	76	1 Viaje AM 1 viaje por la tarde	30 min	7:00AM 17:20	6:00-9:00/ 15:00-19:00
982	Pavilion Express	77	30 min	Sin cambios	6:30-8:30/ 15:30-18:00	6:00-9:00/ 15:00-19:00
985	Leander/ Lakeline Direct	78	30 min	Sin cambios	5:45AM-8:00AM/ 2:30PM-6:00PM	6:00-9:00/ 15:00-19:00
990	Manor/Elgin Express	79	60 min	30 min	5:30AM-7:45AM/ 4:00PM-6:30PM	6:00-9:00/ 15:00-19:00

*Para más información sobre la cobertura del servicio en rutas Flyer descontinuadas, consulte el [Route Flipbook](#).

Figura 6-6: Red Express Recomendada



UT Shuttle

La Red de Lanzaderas de la UT es un servicio especializado operado por CapMetro a través de un acuerdo interlocal con la UT. Diseñado para servir a estudiantes, profesorado y personal, el servicio conecta el campus con viviendas, zonas de aparcamiento y destinos clave cercanos en toda la zona de servicio. Con rutas adaptadas al calendario académico (exámenes finales, verano, etc.) y a los patrones de desplazamiento por el campus, los autobuses ofrecen un servicio frecuente y fiable que reduce la congestión, favorece la movilidad sostenible e integra con la red de transporte más amplia de CapMetro para conexiones fuera del campus.

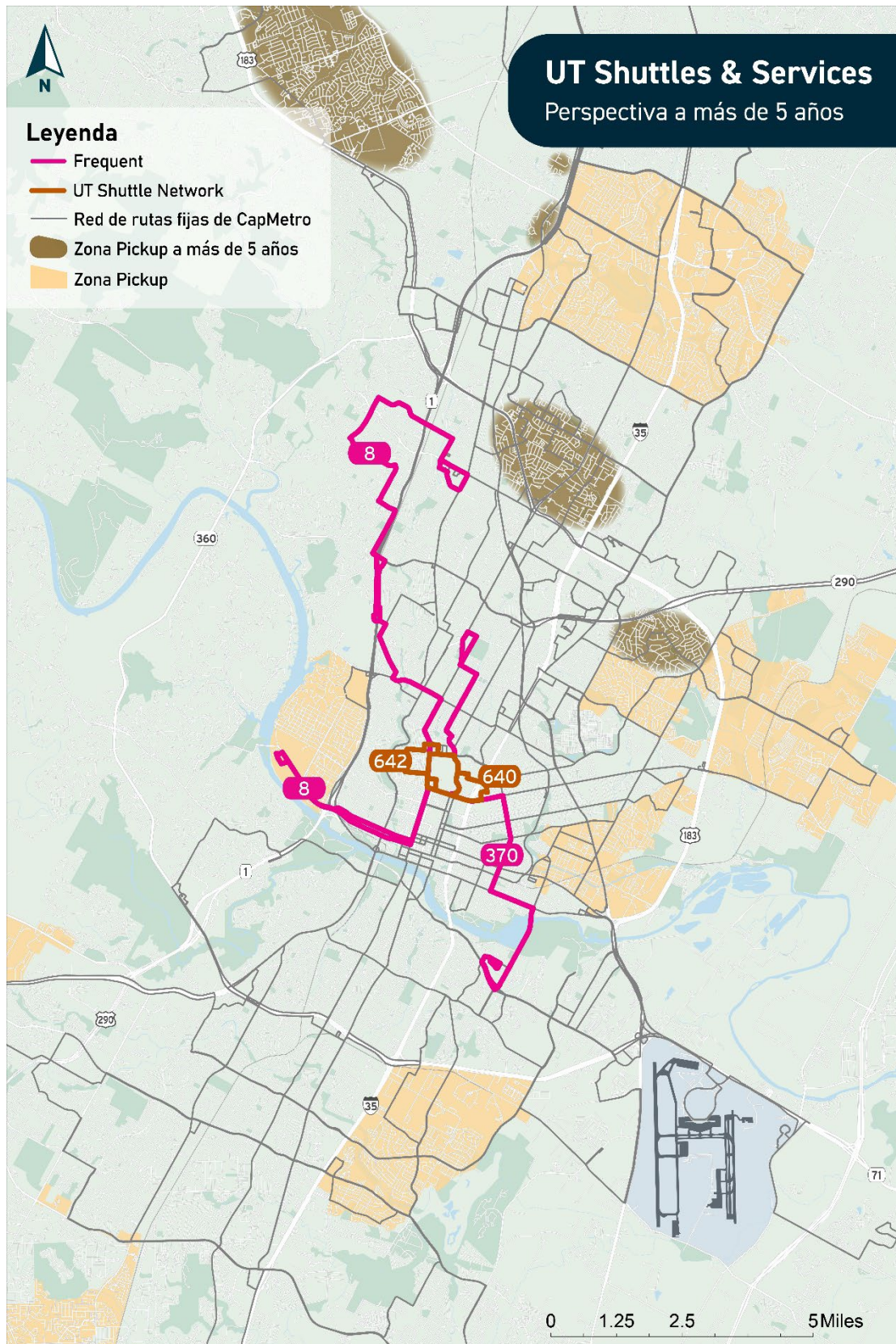
El Transit Plan 2035 recomienda una actualización de los servicios de la UT incorporando gran parte de la Red de Lanzaderas de la UT en las rutas de la Red de Alta Frecuencia 8 y 370. Esto proporcionará a estudiantes y profesores un servicio frecuente durante todo el año, incluyendo horario de fin de semana y nocturno, así como mejores conexiones con la red más amplia de CapMetro. Durante actividades de divulgación, grupos focales y reuniones con los actores de la UT, CapMetro ha escuchado el deseo de que el transporte público de la UT funcione durante todo el año, con tramos mejorados y mayores frecuencias. Con una serie de nuevas rutas frecuentes y locales que atienden a la población de UT y estudiantil, estos objetivos se alcanzarán. La tabla y el mapa a continuación detallan con más detalle los cambios previstos en UT.

Mesa 6-5: Cambios propuestos en las frecuencias y tramos del transbordador de la UT

Ruta			Frecuencia pico (min)		Horario típico entre semana	
#	Nombre	Página de Flipbook	Existente	Futuro	Existente	Futuro
640	Forty Acres	62	10	Sin cambios	7:00AM- 23:30	Sin cambios
642	West Campus / UT	63	8-12	Sin cambios	7:00AM- 23:30	Sin cambios
656	Intramural Fields / UT*	64	8-20	Sustituido por 8	7:00AM- 23:30	Sustituido por 8
661	Far West / UT*	65	8-23	Sustituido por 8	7:00AM- 23:30	Sustituido por 8
663	Lake Austin / UT*	66	15-20	Reemplazado por 370	7:00AM- 23:30	Reemplazado por 370
670	North Riverside*	67	8-20	Reemplazado por 370	7:00AM- 23:30	Reemplazado por 370
672	Lakeshore*	68	15-22	Reemplazado por 370	7:00AM- 23:30	Reemplazado por 370

* Indica recomendaciones que son en gran medida reemplazadas por otros cambios futuros en la alineación. Para más información, consulta el [Flipbook de la Ruta](#).

Figura 6-7: Lanzaderas UT y Red de Servicios UT recomendadas



Night Owl

El servicio Night Owl de CapMetro ofrece conexiones de autobús nocturnas por los principales corredores después del horario habitual, asegurando la movilidad de los clientes que viajan durante los periodos nocturnos. De lunes a sábado, las rutas Night Owl sirven a destinos clave como el centro, UT y barrios cercanos, con viajes hasta aproximadamente las 3 de la madrugada. Este servicio está diseñado para apoyar a los empleados del sector servicios, a quienes buscan entretenimiento fuera del horario laboral (restaurantes, bares, conciertos, etc.) y a otras personas que dependen de un transporte seguro y asequible fuera del horario habitual de apertura. Al extender la cobertura durante la noche, Night Owl desempeña un papel importante al proporcionar un acceso equilibrado y las 24 horas a empleos, entretenimiento y servicios esenciales, complementando al tiempo la red más amplia de CapMetro.

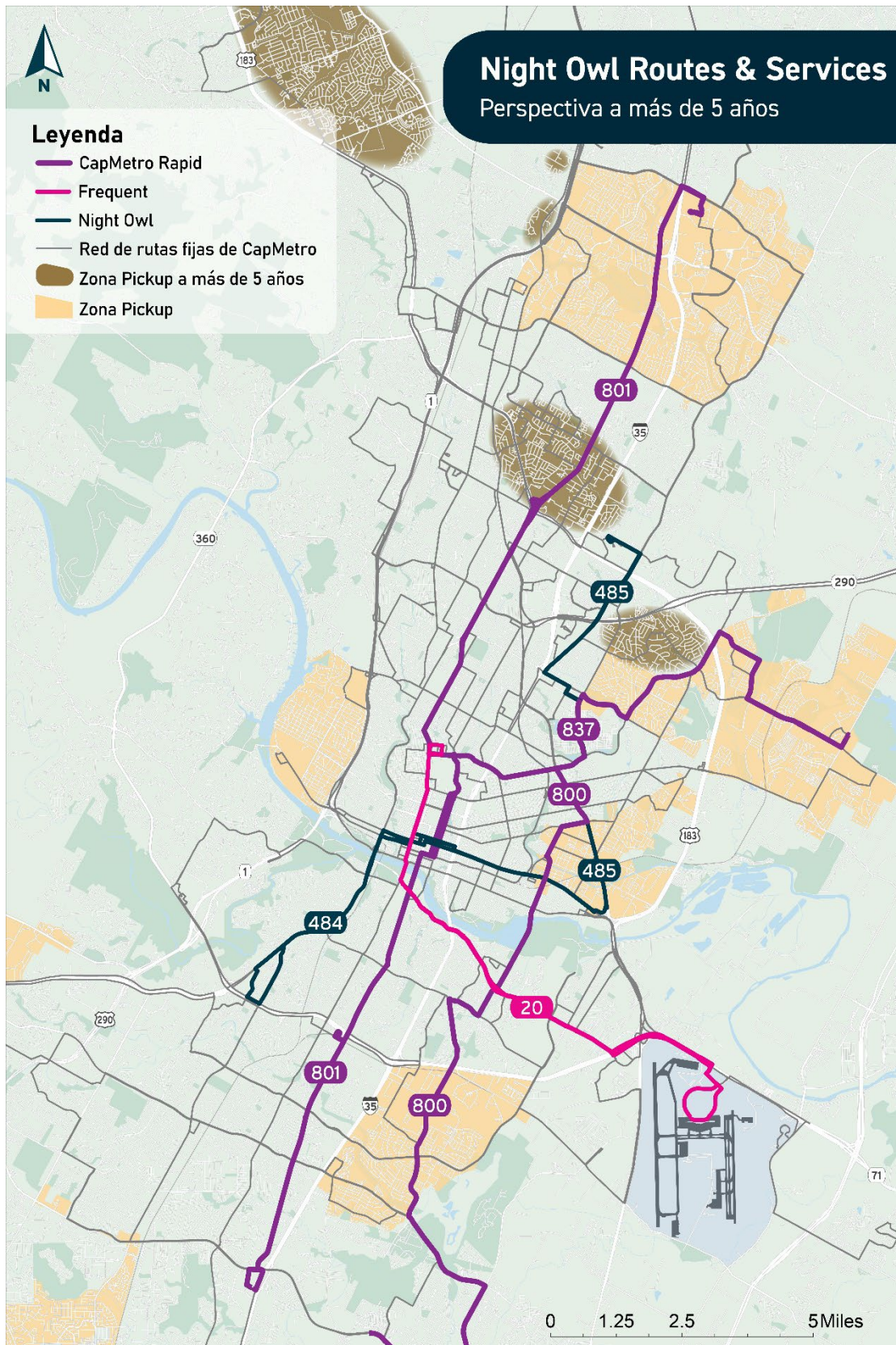
Las rutas designadas nocturnas ofrecerían tramos extendidos que sustituirían a los servicios solapados de Night Owl. Este proceso de consolidación crea un sistema más fácil de usar y entender para los clientes. Utilizar rutas diurnas que se ajusten a los patrones de viaje nocturno más adelante, en lugar de rutas específicas dedicadas solo a la noche, elimina la necesidad de que los clientes aprendan varias rutas para el mismo trayecto según el momento en que viajen. El Transit Plan 2035 recomienda una mayor consolidación de las rutas Night Owl, como se muestra en la tabla y el mapa a continuación.

Mesa 6-6: Cambios propuestos en las rutas y servicios nocturnos, frecuencias y tramos

Ruta			Frecuencia pico (min)		Horario típico entre semana	
#	Nombre	Página de Flipbook	Existente	Futuro	Existente	Futuro
20	Riverside	16	15	Sin cambios	3:45AM-11:30PM	5:00AM-3:00AM
481	Night Owl North Lamar*	53	20-25	Reemplazado por 801	12:15 - 4:00	Reemplazado por 801
483	Night Owl Riverside*	54	40	Sustituido por 20	12:00 - 3:15	Sustituido por 20
484	Night Owl South Lamar	55	45	Sin cambios	12:15AM-3:30AM	Sin cambios
485	Night Owl East 7 th / Cameron	56	40	Sin cambios	12:15AM-3:30AM	Sin cambios
486	Night Owl South Congress*	57	30	Reemplazado por 801	12:15AM-3:30AM	Reemplazado por 801
800	Pleasant Valley	69	20	10-15	5:00AM-12:00PM	5:00AM-3:00AM
801	N. Lamar / S. Congress	70	10-15	Sin cambios	5:00AM-23:30	5:00AM-3:00AM
837	Expo Center	74	20	10-15	5:00AM-12:00PM	5:00AM-3:00AM

* Indica recomendaciones que en gran medida son reemplazadas por otros cambios futuros en el tramo. Para más información, consulta el [Flipbook de la Ruta](#).

Figura 6-8: Rutas y servicios recomendados para noctámbulos



Pickup

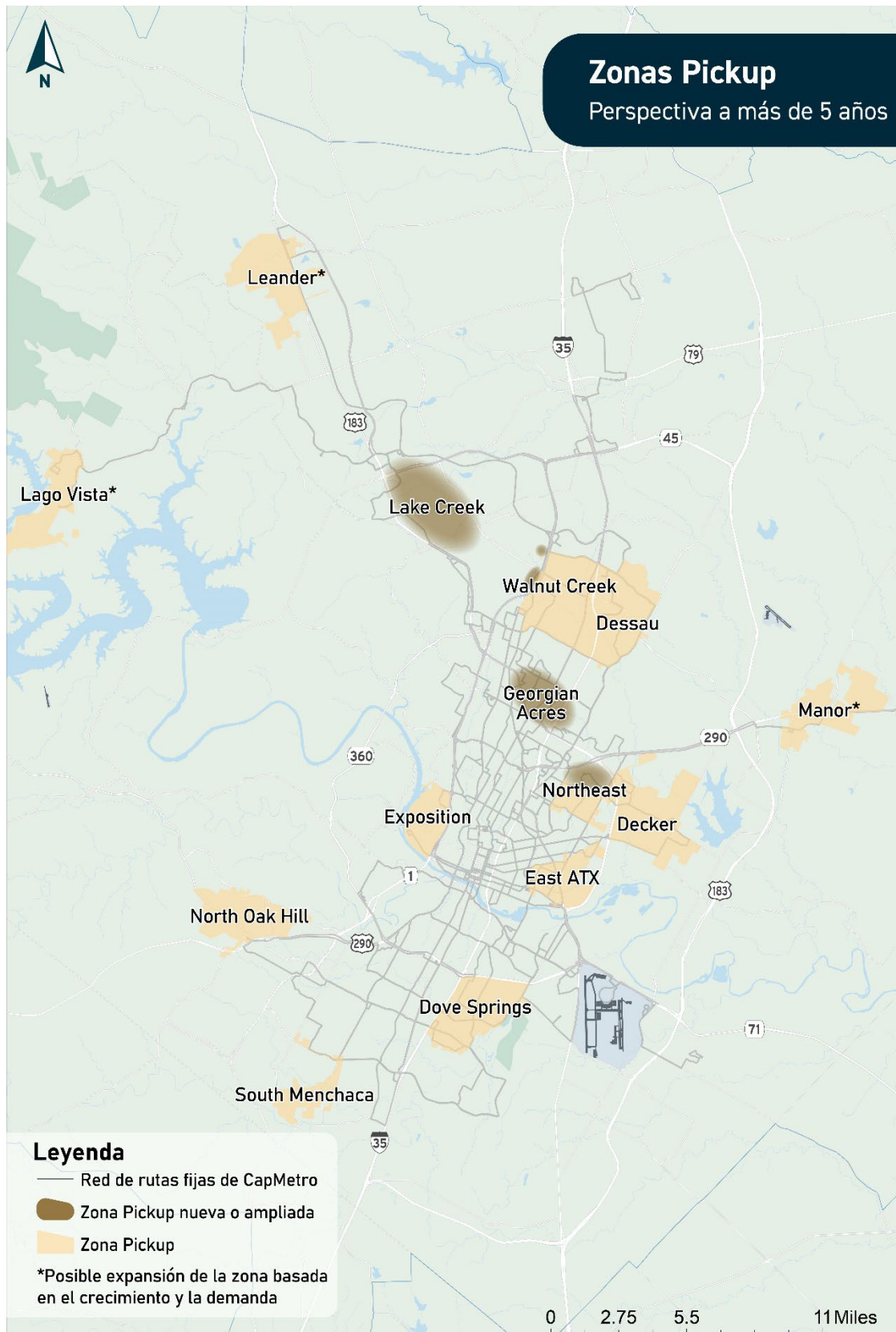
El servicio Pickup de CapMetro es una opción de transporte de barrio bajo demanda que conecta a los clientes con destinos locales y con la red de transporte en general. Operando dentro de zonas de servicio definidas, Pickup utiliza vehículos más pequeños para ofrecer viajes flexibles y compartidos programados en tiempo real. El servicio está diseñado para mejorar las conexiones de la primera y última milla, ampliar la cobertura en zonas que pueden no admitir el servicio de ruta fija y ofrecer a los clientes una alternativa cómoda y asequible a la conducción. Al complementar los servicios de Autobús, Rápido y Tren de CapMetro, Pickup refuerza la movilidad regional y garantiza un acceso más inclusivo al transporte público. A medida que el mercado de transporte público en el centro de Texas sigue expandiéndose y densificándose, hay más barrios que serían buenos candidatos para ampliar las zonas de recogida o nuevas zonas de recogida. Las zonas más prometedoras muestran un nivel medio a alto de propensión al transporte público y proporcionan cierta conexión con la red de rutas fijas, pero son difíciles de atender con opciones adicionales de rutas fijas. Estas dificultades suelen surgir por la disposición de la red de calles que ofrece una conectividad limitada, como los callejones sin salida en zonas residenciales. CapMetro ha identificado tres zonas de recogida existentes (Dessau, Walnut Creek, Northeast ATX) que podrían beneficiarse de ajustes futuros, ampliando las zonas a zonas de crecimiento o destinos con demanda, y dos nuevas candidatas a zonas de recogida en Lake Creek y Georgian Acres. CapMetro también evaluará los servicios de recogida de Lago Vista, Leander y Manor en función del crecimiento y la demanda para determinar posibles expansiones futuras.

Mesa 6-7: Cambios propuestos en frecuencias y tramos de captación

Nombre de la zona	Frecuencia pico (min)		Horario típico entre semana	
	Existente	Futuro	Existente	Futuro
Pickup Decker	<15	Sin cambios	7:00AM-7:00PM	Sin cambios
Pickup Dessau	<15	Sin cambios	7:00AM-7:00PM	Sin cambios
Pickup Dove Springs	<15	Sin cambios	7:00AM-7:00PM	Sin cambios
Pickup East ATX	<15	Sin cambios	7:00AM-7:00PM	Sin cambios
Pickup Exposition	<15	Sin cambios	7:00AM-7:00PM	Sin cambios
Pickup Lago Vista	<15	Sin cambios	7:00AM-7:00PM	Sin cambios
Pickup Leander	<15	Sin cambios	6:00AM-7:00PM	Sin cambios
Pickup Manor	<15	Sin cambios	7:00AM-7:00PM	Sin cambios
Pickup North Oak Hill	<15	Sin cambios	7:00AM-7:00PM	Sin cambios
Pickup Northeast ATX	<15	Sin cambios	7:00AM-7:00PM	Sin cambios
Pickup South Menchaca	<15	Sin cambios	7:00AM-7:00PM	Sin cambios
Pickup Walnut creek	<15	Sin cambios	7:00AM-7:00PM	Sin cambios
Pickup Lake Creek*	--	<15 min	--	7:00AM-7:00PM
Pickup Georgian Acres*	--	<15 min	--	7:00AM-7:00PM

* Indica recomendaciones que en gran medida son reemplazadas por otros cambios futuros en el tramo. Para más información, consulta el [Flipbook de la Ruta](#).

Figura 6-9: Zonas de recogida recomendadas



Rail

CapMetro opera un sistema ferroviario de mercancías de 163 millas que transporta más de seis millones de toneladas de agregado anualmente, apoyando la infraestructura regional y retirando aproximadamente 180.000 camiones de las carreteras de la zona. Este sistema genera ingresos críticos y apoya la infraestructura ferroviaria de pasajeros de la agencia. Dentro de este corredor, CapMetro opera la Línea Roja de 32 millas desde Leander hasta el centro de Austin y planea lanzar la Línea Verde en el tramo este. La agencia pretende ampliar tanto el servicio de mercancías como el de pasajeros, aprovechando las operaciones de transporte para apoyar el crecimiento futuro.

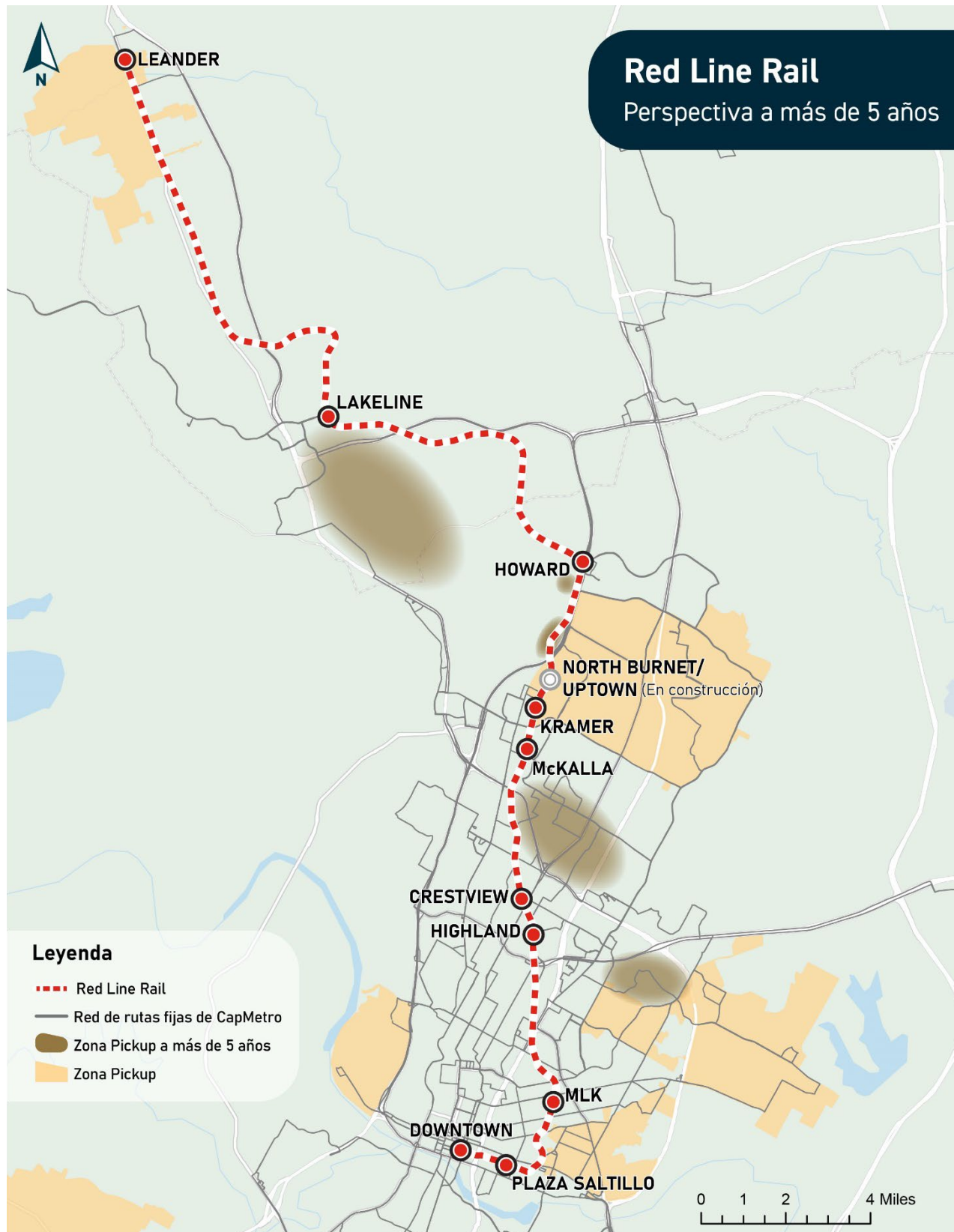
La Línea Roja está diseñada para atender a viajeros de larga distancia y conecta comunidades suburbanas en rápido crecimiento con importantes destinos de empleo, educación y entretenimiento dentro del área de servicio de CapMetro. El servicio incluye 10 estaciones, con instalaciones de Park & Ride en varios lugares, y ofrece conexiones con autobuses, trenes y servicios de recogida de CapMetro. La Línea Roja también cuenta con el apoyo del Red Line Trail — una iniciativa originada en 2004 y analizada más recientemente a través del [Estudio de Senderos de la Línea Roja 2023 de](#) CapMetro, que trabaja para crear una red de senderos de 32 millas utilizando principalmente derechos de vía ferroviarios — que actualmente está abierta al público en partes del centro de Austin, este de Austin, Highland y entre las ciudades de Leander y Cedar Park.

Como parte de la cartera HCT de CapMetro, la Línea Roja ofrece una alternativa fiable a las carreteras congestionadas, apoyando la movilidad regional y complementando futuras inversiones de Project Connect en tranvía ligero. Las mejoras en CapMetro Rail durante los próximos 10 años incluyen inversiones en fiabilidad, frecuencia, tramo e instalaciones detalladas en **Figura 6-10**. Estas recomendaciones derivan del Análisis de la Línea Roja de CapMetro realizado en conjunto con Transit Plan 2035 — véase **Apéndice D** para más detalles proporcionados en el documento de recursos Red Line Analysis.

Figura 6-10: Mejoras y ampliaciones propuestas en la línea roja



Figura 6-11: Servicio ferroviario recomendado de la Línea Roja



Lista de visión de 10+ años

CapMetro está comprometido a cumplir sus promesas con la comunidad. La Lista de Visión a 10+ Años es una guía sobre cómo la agencia gastará los fondos que estén disponibles para inversión de capital, a medida que los mercados se desarrollan y se construyan infraestructuras de apoyo. Project Connect, cuando fue aprobado con entusiasmo por los votantes en 2020, identificó una visión para el transporte público en el centro de Texas y la agencia sigue trabajando para implementar esa visión.

Figura 6-12: Lista de visión de 10+ años del Transit Plan 2035

Tipo de servicio de CapMetro	Inversión futura	Fuente de la recomendación	Nuevo recorrido	Nuevo servicio	Descripción
Bus	Extensión de la Ruta 243 a Pavilion Park & Ride	Transit Plan 2035	🕒		Extensión hacia el oeste por Howard Lane hasta Pavilion Park & Ride
	Extensión de la Ruta 350 a Rundberg	Transit Plan 2035	🕒		Extensión hacia el norte desde North Lamar Transit Center hasta HEB en Rundberg Ln
	Ruta local de la 51st St.	Transit Plan 2035		✔️	Ruta local que cubre partes de la ruta 345 descontinuada, principalmente por 45th St. y 51st St
	Ruta local Lakeline/Round Rock	Transit Plan 2035		✔️	Ruta local que conecta Round Rock con Lakeline por RM 620
	Ruta local Slaughter	Transit Plan 2035		✔️	Ruta local que opera en Slaughter Ln. entre Oak Hill y Easton Park
	Ruta local Sunset Valley/Brodie/Menchaca	Transit Plan 2035		✔️	Ruta local desde Westgate Transit Center hasta San Leanna por Brodie Ln, Slaughter Ln. y Menchaca Rd
Express	East Express	Project Connect		✔️	Servicio de horario pico desde Elgin al centro de Austin, principalmente por US 290
	Four Points Express	Project Connect		✔️	Servicio de horario pico desde Four Points al centro de Austin, principalmente por Ranch Rd 2222 y MoPac
	Manor/Expo Flyer	Transit Plan 2035		✔️	Servicio en horario pico que conecta Manor con la futura estación de la Green Line y Expo Center Park & Ride
	North Express	Project Connect		✔️	Servicio de horario pico desde Georgetown/Round Rock al centro de Austin, principalmente por I-35 y MoPac
	Northeast Express	Project Connect		✔️	Servicio de horario pico desde Hutto/Pflugerville al centro de Austin, principalmente por SH 45 y MoPac
	Northwest Express	Project Connect		✔️	Servicio de horario pico desde Leander/Lakeline Blvd. al centro de Austin, principalmente por US 183 y MoPac
	South Central Express	Project Connect		✔️	Servicio de horario pico desde San Marcos/Buda al centro de Austin, principalmente por I-35
	South Express	Project Connect		✔️	Servicio de horario pico desde Lockhart/Easton Park al centro de Austin, principalmente por US 183
	Southeast Express	Project Connect		✔️	Servicio de horario pico desde Bastrop/Del Valle al centro de Austin, principalmente por SH 71
	Southwest Express Circle C	Project Connect		✔️	Servicio de horario pico desde Wildflower Center al centro de Austin y UT, principalmente por MoPac
	Southwest Express Oak Hill	Project Connect		✔️	Servicio de horario pico desde Oak Hill al centro de Austin y UT, principalmente por MoPac
Pickup	Zonas de Pickup de Project Connect	Project Connect		✔️	Zonas de servicio Pickup que operan en ubicaciones clave dentro del área de servicio de CapMetro
Rail	Green Line Fases 1-3	Project Connect		✔️	Tren de CapMetro desde el centro de Austin hasta Colony Park, segunda extensión a Manor, y tercera a Elgin
	Conectividad ampliada de la Red Line	Transit Plan 2035		✔️	Estaciones potenciales intermedias (sujetas a análisis y retroalimentación), e introducción de servicio dominical
Rapid	Cameron/Dessau CapMetro Rapid	Project Connect		✔️	Servicio Rapid entre Tech Ridge y Highland, principalmente por Dessau Rd. en el noreste de Austin
	Ruta CapMetro Rapid transversal por 7th St. y Lake Austin	Project Connect		✔️	Servicio Rapid que conecta Westfield y Eastside Bus Plaza, principalmente por Lake Austin Blvd. y 7th St.
	Gold Line CapMetro Rapid	Project Connect		✔️	Servicio Rapid que conecta Highland y el centro de Austin, principalmente por Airport Blvd., Red River St. y Trinity St.
	Oak Hill / Menchaca CapMetro Rapid	Project Connect	🕒		Extensión hacia el sur de la Rapid 815 por Menchaca Rd., desde William Cannon Dr. hasta Slaughter Ln.
	MLK CapMetro Rapid	Project Connect		✔️	Servicio Rapid que conecta Expo Center y Westfield pasando por el centro, principalmente por FM 969 y MLK Blvd.
	Parmer CapMetro Rapid	Project Connect		✔️	Servicio Rapid que conecta Manor con Lakeline Blvd., principalmente por Parmer Ln.

CapMetro

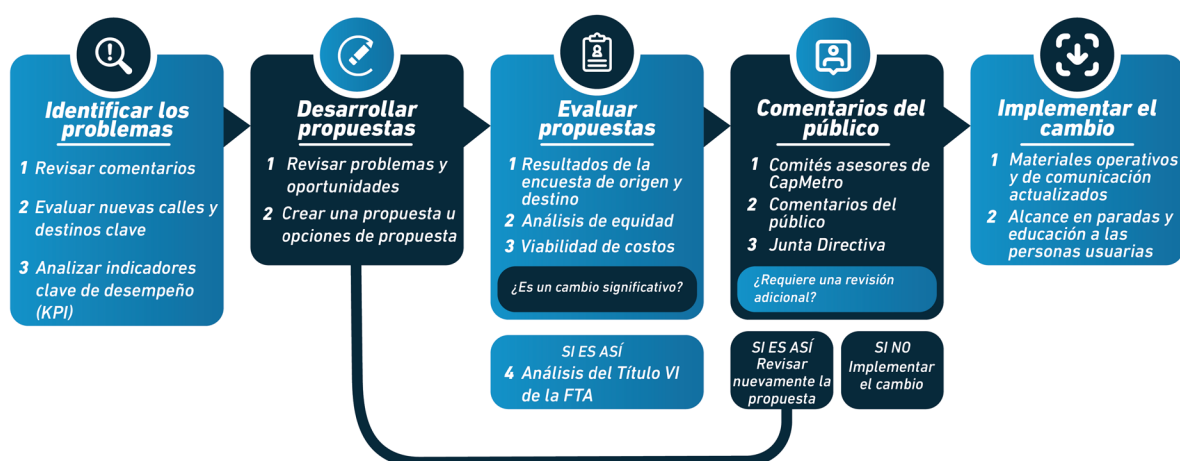
7 Implementación por fases

7. Implementación por fases

CapMetro desarrolla planes de transporte público con la implementación en mente. Muchos servicios críticos que existen hoy en día son producto de esfuerzos previos de planes de transporte, como la Línea Roja, Rapid 801, Rapid 803 y elementos del Proyecto Connect, como la estación McKalla.

Cada fase de Transit Plan 2035 se implementará a través del proceso establecido de cambio de servicio que se realiza tres veces al año (**Figura 7-1**), incluyendo el potencial de refinamiento basado en nuevas perspectivas sobre los patrones de viaje y la participación de la comunidad. El proceso de cambio de servicio también incluye un esfuerzo de participación pública que proporciona información detallada sobre cambios propuestos en rutas específicas y el posible impacto en el cliente.

Figura 7-1: Proceso de cambio de servicio de CapMetro



Mientras que Transit Plan 2035 se centra en recomendaciones para autobús, tren y recogida, CapMetro es consciente de que futuros cambios en el servicio pueden afectar a algunos clientes de CapMetro Access. CapMetro sigue comprometida a involucrar a los clientes de Access potencialmente afectados y a colaborar con socios para explorar opciones antes de posibles cambios.

A medida que el sistema crece, se requieren diversas inversiones para apoyar y adaptarse a estos cambios. Por ejemplo, una nueva ruta puede requerir nuevas paradas de autobús, coordinación con socios jurisdiccionales para mejoras en las aceras y autobuses adicionales. Este capítulo ofrece un resumen de las necesidades de capital e instalaciones necesarias para implementar las recomendaciones del Transit Plan 2035. También explora inversiones preferentes que, aunque no son esenciales, mejorarían la implementación y la prestación de servicios. Al identificar estas inversiones desde el principio, CapMetro puede prepararse de forma proactiva y sostenible para el futuro, y continuar colaborando con éxito con ATP, la ciudad de Austin y otros actores regionales en estrategias de implementación.

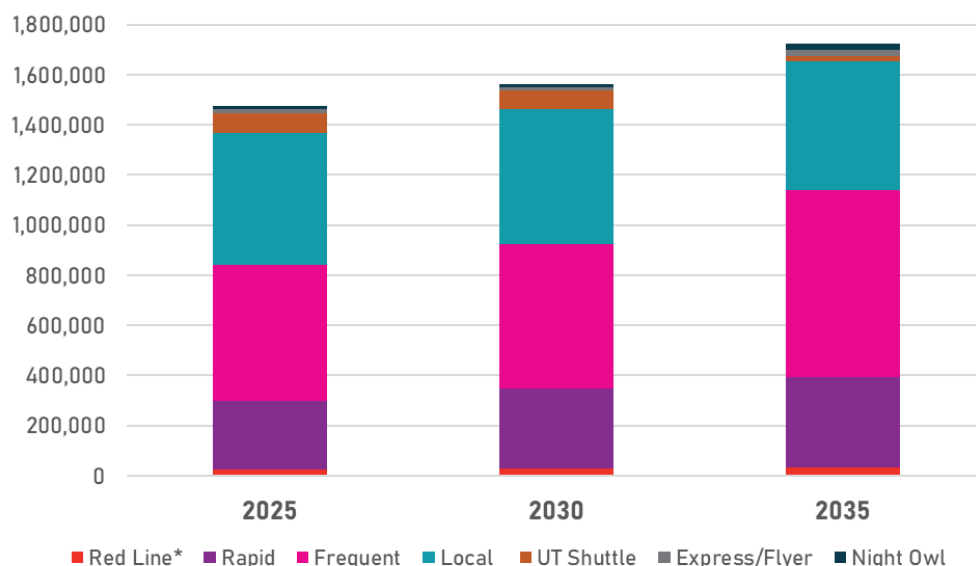
Cambios de servicio y operaciones

La implementación del Transit Plan 2035 se realizará de forma incremental durante los próximos 10 años. Este proceso se ha alineado con las dos primeras fases del plan dentro del horizonte del plan a 10 años: la Perspectiva dentro de 5 años (aproximadamente 2026 a 2030) y la Perspectiva de 5+ Años (aproximadamente 2031 a 2035). Además, la Visión de 10+ Años de CapMetro documenta proyectos que están fuera del horizonte del Transit Plan 2035 y que se revisarán en cinco años durante el próximo esfuerzo del plan de transporte. Si se dispone de financiación adicional para la implementación, los proyectos de Visión de 10+ Años pueden acelerarse a un calendario de implementación más temprano.

El calendario de implementación de las recomendaciones de Transit Plan 2035 se diseñó teniendo en cuenta las limitaciones fiscales, las tendencias del mercado, las necesidades del sistema y los proyectos de capital, aumentando de forma incremental el total de horas de servicio en los próximos 5 a 10 años. Este crecimiento incremental se debe a recomendaciones centradas en modificar el servicio y añadir nuevas rutas, con la mayoría de los nuevos servicios comenzando a operar principalmente en el Prospecto de 5+ Años. **Figura 7-2** a continuación se muestra el crecimiento incremental previsto en el servicio proporcionado por los años clave 2030 y 2035. La red preferida final está diseñada para optimizar los servicios de CapMetro mediante la capacidad de ingenio sin aumentar drásticamente las horas totales de servicio. Esto incluye ajustar el tamaño del servicio subyacente para zonas con múltiples rutas, reinvertir en áreas de necesidad, realinear el servicio para conectar mejor a los pasajeros con empleos y oportunidades educativas, y ofrecer un servicio más constante a los estudiantes.

Las inversiones incluidas en cada uno de estos plazos se detallan a continuación. Los cambios en el servicio se implementarán a través del proceso regular de cambio de servicio de CapMetro, lo que requerirá una mayor participación comunitaria y la aprobación de la Junta, que se realiza tres veces al año.

Figura 7-2: Horas anuales de ingresos por perspectiva de servicio



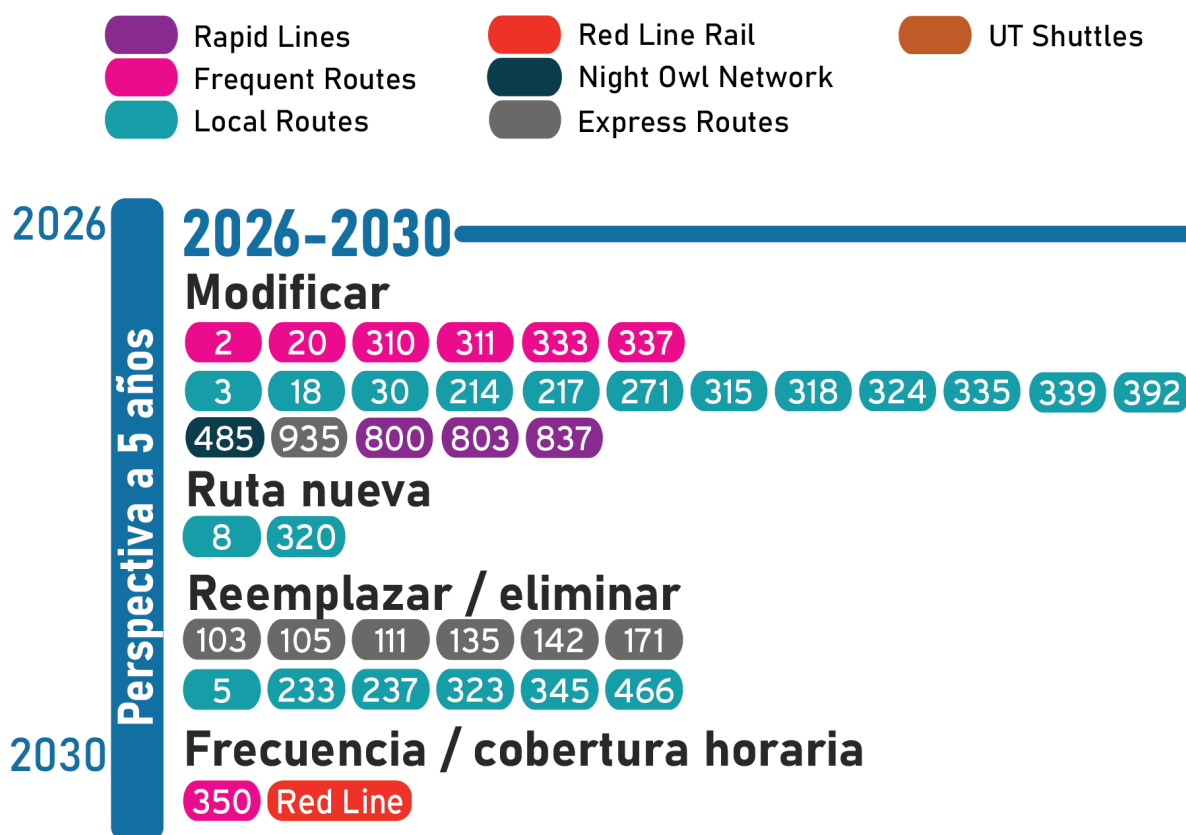
*Las horas de la Línea Roja incluyen el total de horas (ingresos, recuperación y deadhead)

Los cambios de ruta y las inversiones de capital suelen depender unos de otros, lo que significa que algunos cambios pueden no ser posibles hasta que haya instalaciones de transporte específicas disponibles, o que varias rutas deberán modificarse juntos como un "paquete de cambio de servicio" para implementar con éxito las recomendaciones; ciertas recomendaciones de rutas no pueden ocurrir por sí solas y pueden depender de inversiones de capital. Las secciones siguientes ofrecen ejemplos de paquetes críticos de cambio de servicio para proporcionar contexto adicional. Las descripciones completas de los cambios para todas las rutas y servicios pueden encontrarse en el [Flipbook](#) de Rutas y [la Matriz de Rutas](#), también en los apéndices del plan.

Perspectivas en 5 años

En los próximos cinco años, se prevé que el total de horas de ingresos en rutas fijas crezca aproximadamente un 5%. Esto se debe en gran parte al aumento del servicio en Rapid 800 y 837, lo que ha llevado los niveles de servicio a su máxima frecuencia. También incluye un aumento en el horario de operación de la Línea Roja. Aunque algunas rutas locales están siendo reemplazadas o descontinuadas, como las rutas 5, 233, 237, 323 y 345, la cobertura del servicio se mantiene en gran medida en estas zonas mediante otras modificaciones y ampliaciones. Además, la eliminación de las rutas Flyer debido a la baja afluencia de pasajeros ayuda a ahorrar recursos que se reinvertirán en servicios más productivos, como la promoción de la Ruta 350 a ruta frecuente. **Figura 7-3** a continuación se resumen los cambios previstos para la red en los próximos cinco años.

Figura 7-3: Resumen de implementación en un plazo de 5 años



Los mayores paquetes de cambio de servicio en los próximos cinco años están anclados por inversiones de capital continuas, incluyendo el Park & Ride del Expo Center (**Mesa 7-1**), Goodnight Ranch Park & Ride (Ruta 318, Ruta 333 y Rapid 800) y North Burnet/Uptown Station (Ruta 3, Ruta 214, Ruta 466 y Rápida 803). Una vez construidas, estas instalaciones impulsarán la implementación de una serie de paquetes de cambio de servicio en cada instalación para ajustar el tamaño, reinvertir y mejorar la conectividad del servicio. Más allá de estos tres, habrá paquetes adicionales de cambios de servicio en los próximos cinco años para implementar las recomendaciones que se muestran en **Figura 7-3**.

Mesa 7-1 ofrece un ejemplo de un paquete de cambio de servicio anticipado, el Cambio de Servicio Park & Ride del Expo Center. Estos cambios proporcionan nuevas conexiones directas con empleos y oportunidades educativas para los clientes del noreste de Austin. Ajustar el tamaño del servicio modificando la Ruta 20, añadiendo nueva Ruta 320, ampliando las Rutas 337, 339 y Rapid 837, y reemplazando las Rutas 233 y 237 por Decker Pickup y la Ruta 18 realineada, permite a CapMetro reinvertir en conexiones más frecuentes y mejorar la fiabilidad del servicio entre Expo Center Park & Ride, UT, el centro de Austin y el Aeropuerto Internacional Austin-Bergstrom.

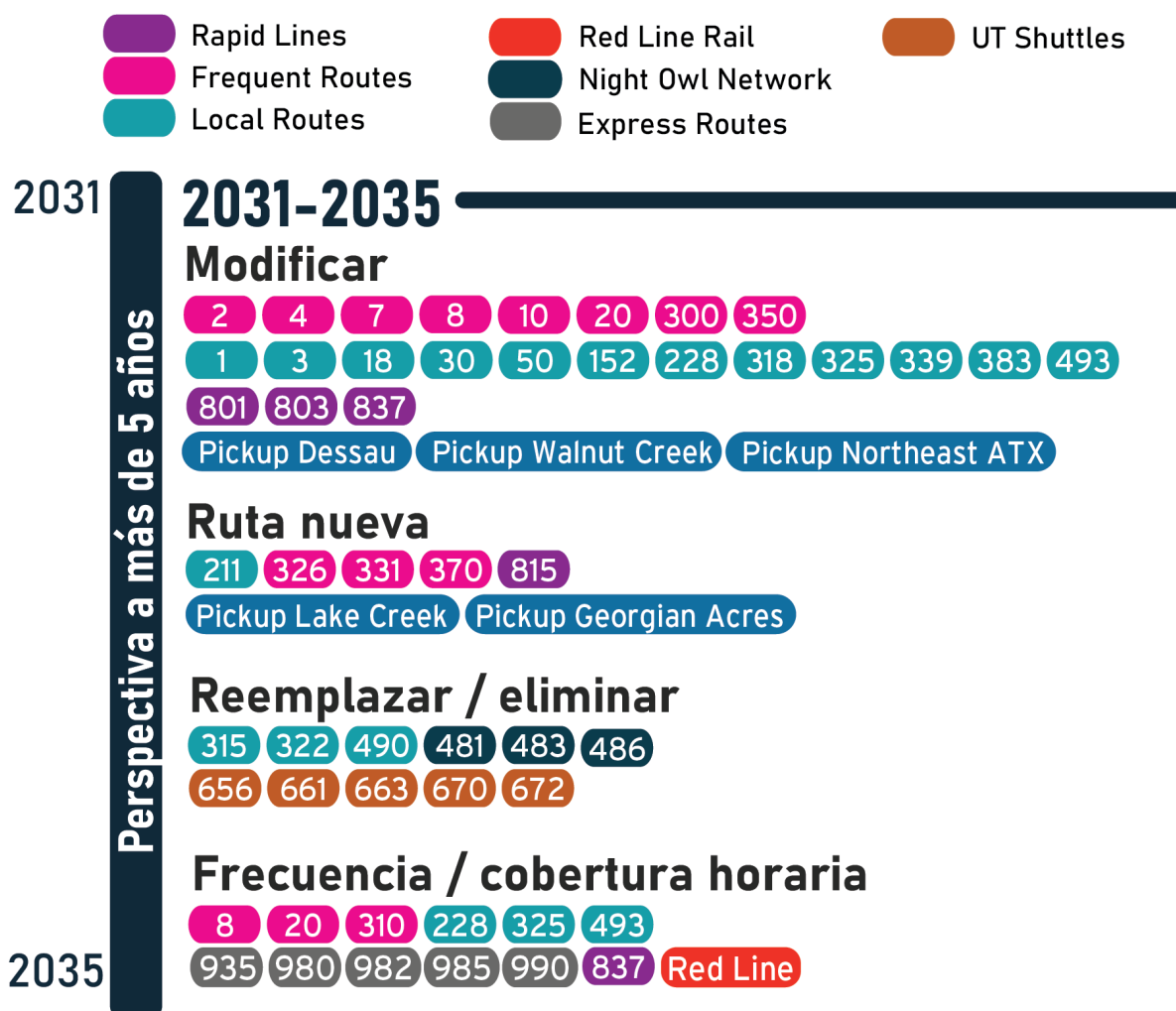
Mesa 7-1: Paquete de Cambio de Servicio del Centro de Exposiciones

Ruta	Tipo de cambio	Página de Flipbook	Descripción del cambio
18	Modificar	15	Realineada para reemplazar la Ruta 237 extendiéndose hacia el este para dar servicio al nuevo Expo Center Park & Ride and Community First! Pueblo.
20	Modificar	16	Acortado para conservar la parte actual desde UT hasta el aeropuerto.
233	Reemplazar/ Discont.	26	Descontinuado debido a la baja afluencia y la cobertura existente proporcionada por Pickup Decker, la Ruta 337 y la Rapid 837.
237	Reemplazar/ Discont.	27	Descontinuado debido a la baja afluencia de pasajeros y a la cobertura existente/propuesta proporcionada por Pickup Decker, Route 18 y Rapid 837.
320	Nueva ruta	35	Opera en la mitad norte de la actual Ruta 20, desde UT hasta LBJ High School para proporcionar un servicio local subyacente a Rapid 837.
323	Reemplazar/ Discont.	37	Combinado con la Ruta 339 para crear un conector este-oeste a través del norte de Austin.
337	Modificar	44	Ajustada para dar servicio a la nueva instalación Park & Ride del Expo Center en su extremo este.
339	Modificar	45	Combinado con la Ruta 323 para crear un conector este-oeste más largo en el norte/noreste de Austin.
837	Modificar	74	El extremo norte de la Rapid 837 se realicea para dar servicio al Parque y Viaje del Expo Center.

Perspectiva a 5+ años

Los paquetes de cambio de servicio de 5+ años comenzarán en 2031 y, dependiendo de la disponibilidad de financiación, aumentarán el total de horas de ingresos por rutas fijas en un 10% adicional. Se planea que este crecimiento ocurra de forma incremental, con un enfoque en realineamientos sustanciales para apoyar el Ferrocarril Ligero de Austin. Otros cambios incluyen la incorporación de nuevas rutas y zonas de recogida, consolidaciones en el servicio de UT, expansión de la Red Night Owl, aumento de frecuencias y tramos para varios corredores clave y un servicio mejorado de la línea roja de 30 minutos entre semana y sábados. Los principales motores de crecimiento son la nueva Línea Rápida 815, las nuevas rutas frecuentes 326 y 370, las ampliaciones de Lake Creek y Georgian Acres Pickup, mejoras en la Línea Roja y ampliaciones de los tramos de varias rutas para reemplazar partes de la actual Red Night Owl. El crecimiento adicional en esta fase sigue a una planificación de escenarios que está fiscalmente limitada, planificando cuidadosamente las mejoras que acompañan al Tranvía Ligero de Austin y al crecimiento regional.

Figura 7-4: Perspectivas de 5+ años Resumen de la implementación



El paquete de cambio de servicio más significativo en este periodo está asociado con la apertura del Tren Ligero de Austin. Varios de los servicios más productivos de CapMetro se modificarán para integrarse con el nuevo servicio de tranvía ligero (LRT), reduciendo la duplicación de servicios y fomentando los transbordos entre la red de autobuses y el LRT. Dado que estos servicios son algunas de las rutas con mayor número de usuarios en la red actualmente, se seguirán evaluando y modificando recomendaciones específicas según sea necesario antes de su implementación. CapMetro continuará coordinándose con la ciudad de Austin, ATP y la comunidad respecto al lanzamiento del LRT. Además de la implicación comunitaria y la aprobación de la Junta que se incluye en cada proceso de cambio de servicio, estos cambios serán un foco central del próximo plan de transporte de CapMetro en 2030, ofreciendo amplias oportunidades para obtener más aportaciones de la comunidad y de los actores regionales.

Mesa 7-2 en la página siguiente se resumen los principales cambios en la ruta asociados a la apertura del servicio LRT. Pueden realizarse ajustes adicionales en las rutas para acomodar la fase del servicio y las conexiones con las instalaciones disponibles para garantizar operaciones de transporte fiables.



Mesa 7-2: Paquete de Cambio de Servicio de Implementación de LRT

Ruta	Tipo de cambio	Página de Flipbook	Descripción del cambio
1	Modificar	7 & 72	Múltiples opciones de enrutamiento, pendientes de una coordinación adicional con ATP y una mayor implicación comunitaria.
3	Modificar	9	Múltiples opciones de enrutamiento, pendientes de una coordinación adicional con ATP y una mayor implicación comunitaria.
7	Modificar	12	La alineación permanece igual que el servicio existente al norte de la calle 8. En la calle 8, la ruta se realinea para continuar hacia el sur hasta la calle 4 y terminar en la estación Congress Ave.
18	Modificar	15	Reubicada en el centro de la ciudad a la 4th St. para ofrecer oportunidades de transbordo con LRT.
30	Modificar	17	Reubicó el centro para operar en dos direcciones en Guadalupe y 4th St. para proporcionar conexiones con LRT.
300	Modificar	30	Separarse para integrarse con el LRT y conectar con la Ruta 7, la Ruta 331 y la Rápida 800. El tramo actual al norte de E. Oltorf St. hasta Crestview Station se combina con la actual Ruta 7 al sur de E. Oltorf St. para crear una ruta transversal norte-sur que conecta con la parte este del LRT en E. Riverside Dr. y Pleasant Valley Rd.
331	Nueva ruta	41	Opera en la actual parte sur y este-oeste de la actual Ruta 300 e incorpora la actual parte de Burton Dr. de la Ruta 7 para conectar con la estación Oltorf y terminar en la estación Pleasant Valley.
801	Modificar	70 y 72	Múltiples opciones de enrutamiento, pendientes de una coordinación adicional con ATP y una mayor implicación comunitaria.
803	Modificar	71 y 72	Múltiples opciones de enrutamiento, pendientes de una coordinación adicional con ATP y una mayor implicación comunitaria.
837	Modificar	74	El terminal del centro se ajusta para terminar cerca de Congress Station.

Capital e instalaciones

La implementación exitosa también depende de las instalaciones que apoyen estos servicios. El servicio de transporte público suele requerir espacio más allá de la propia calle — por ejemplo, zonas de escala donde los operadores pueden hacer pausas, giros donde los vehículos no pueden circular por la red urbana, centros de transporte fuera de la calle con suficiente espacio para operaciones y demanda, y puntos de transferencia bien diseñados que ofrecen a los clientes una experiencia fluida al moverse entre tipos de servicio y modos de viaje. Las estrategias de implementación consideran tanto las mejoras en el servicio como las instalaciones complementarias necesarias para ofrecerlas de manera eficaz.

Transit Plan 2035 identifica los proyectos necesarios para apoyar y adaptar los servicios recomendados descritos en los paquetes de cambio de servicio discutidos anteriormente, así como inversiones preferentes que, aunque no son esenciales, mejorarían la prestación de servicios y la experiencia del cliente. La inclusión de los proyectos propuestos en este plan fortalece la capacidad de CapMetro para aprovechar futuras oportunidades de subvenciones y colaboraciones. Muchas de las instalaciones identificadas para su implementación más allá de la Perspectiva en un plazo de 5 años son conceptuales y requerirán coordinación continua con la ciudad de Austin, ATP y otros socios locales y regionales para avanzar en la línea de desarrollo del proyecto.

Las instalaciones que se enumeran a continuación están categorizadas por tipo, incluyendo Aparcamiento y Viajes, Mejoras Prioritarias en Transporte y Calles Peatonales, Mejoras en Estaciones, Ampliaciones de Bahías de Paradas/Instalaciones de Estacionamiento, Centros de Tránsito, Patios de Operaciones y Mantenimiento y Desarrollo Orientado al Transporte Público (TOD) (**Figura 7-5** en la página siguiente).



Estas categorías se utilizan para mapear e identificar una serie de inversiones de capital y de instalaciones que acompañarán la implementación de los paquetes de cambio de servicio del Transit Plan 2035. Esta lista no es exhaustiva: las inversiones adicionales que no se pueden mapear fácilmente o que ocurren fuera del horizonte de planificación de Transit Plan 2035 están incluidas en la sección de Consideraciones de Capital Adicionales de este capítulo.

Figura 7-5: Tipos de instalaciones para la implementación



Estacionamientos disuasorios (Park & Ride)

Instalaciones que proporcionan espacios de estacionamiento para que las personas viajeras dejen sus vehículos personales y se transfieran a los servicios de tránsito para completar el resto de su viaje.



Mejoras de prioridad al tránsito y de calles peatonales

Mejoras de infraestructura que aumentan la confiabilidad del servicio y la seguridad mediante medidas como carriles exclusivos para autobuses, prioridad semafórica, cruces peatonales y mejoras en banquetas.



Mejoras en estaciones

Actualizaciones en las principales estaciones de tránsito que mejoran la comodidad, accesibilidad y conectividad para las personas que transfieren entre el tren ligero y los servicios de autobús.



Ampliaciones de bahías de parada y zonas de espera

Mejoras en la vía pública que aumentan la capacidad de las paradas de autobús —como banquetas extendidas o la incorporación de más posiciones de parada— para acomodar más autobuses y mejorar el abordaje y la eficiencia operativa.



Centros de tránsito

Núcleos fuera de la vía pública donde convergen múltiples rutas de autobús y que ofrecen comodidades para las personas usuarias, como techos, asientos y pantallas con información en tiempo real.



Patios de operaciones y mantenimiento

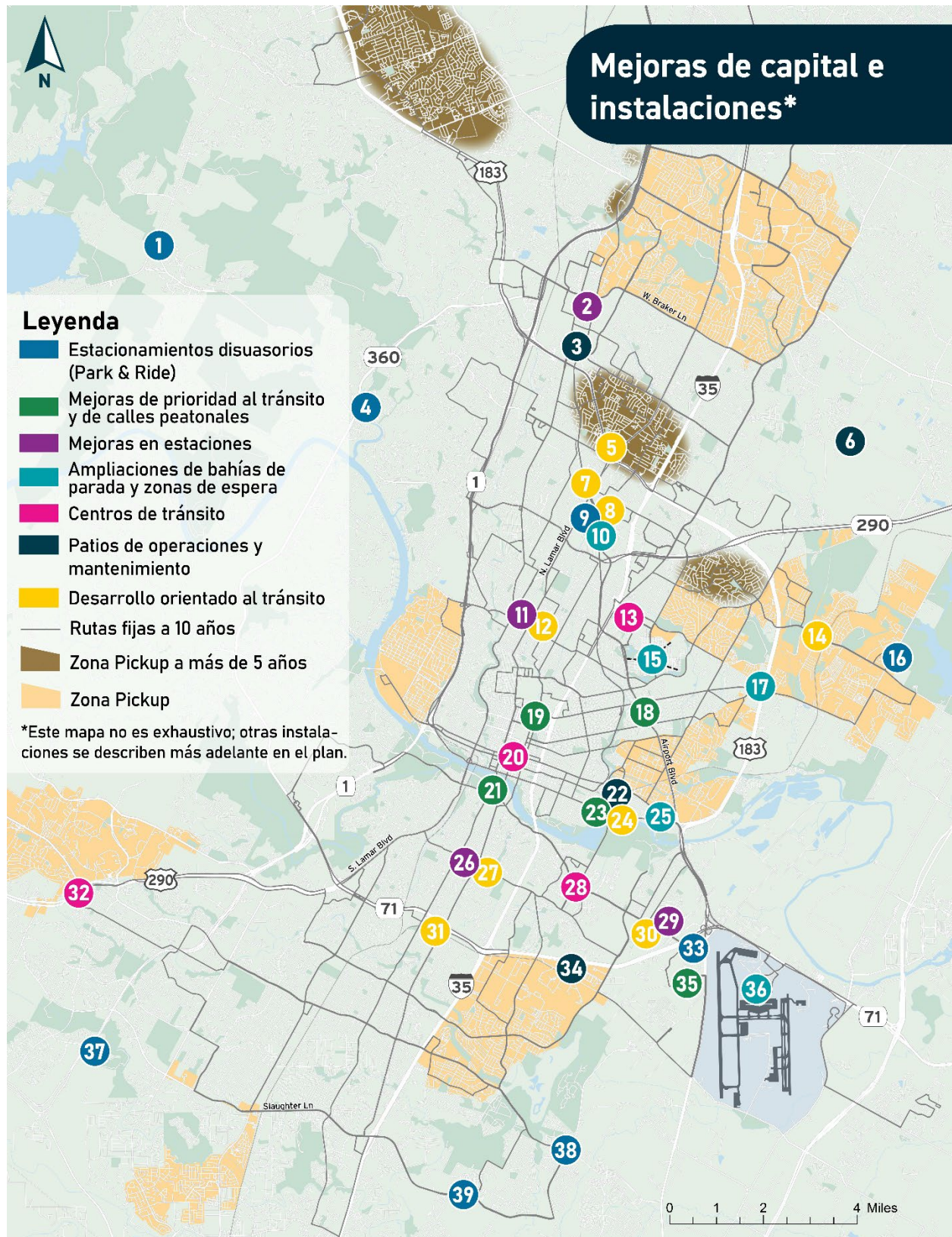
Instalaciones donde los vehículos de tránsito se almacenan, se inspeccionan y se mantienen para respaldar las operaciones diarias y garantizar la confiabilidad del sistema.



Desarrollo orientado al tránsito (TOD)

Desarrollos de uso mixto y de densidad media a alta, ubicados junto a la infraestructura de tránsito, que aumentan la cantidad de usuarios y mejoran el acceso y la conectividad.



Figura 7-6: Plan de Transporte 2035 Mejoras de Capital e Instalaciones para su Implementación

Mesa 7-3: Información sobre capital e instalaciones

Mapa #	Instalaciones / Mejora	Estado	Perspectiva	Notas
Aparcamiento y atracciones				
1	Cuatro Puntos P&R	Preferible	10+	Proyecto Connect identificado
4	Loop 360 P&R	Obligatorio	10+	Proyecto Connect identificado
9	Highland P&R	Obligatorio	5+	Proyecto Connect identificado
16	P&R del Centro de Exposiciones	Obligatorio	0 – 5	En obra
33	Metrocenter P&R	Obligatorio	10+	Proyecto Connect identificado
37	South Mopac P&R	Obligatorio	10+	Proyecto Connect identificado
38	Mckinney Falls P&R	Obligatorio	10+	Proyecto Connect identificado
39	Buenas noches Ranch P&R	Obligatorio	0 – 5	En obra
Prioridad en el transporte público y mejoras en las calles peatonales				
18	Airport Blvd. Transit Priority	Preferible	5+	Mejoras de fiabilidad para el corredor clave de transporte debido al aumento del servicio
19	San Jac & Trinity Transit Priority en UT	Obligatorio	5+	Para operaciones del paralelo 801/803 Este con LRT
21	S. Prioridad del Transporte en la 1ª Calle	Obligatorio	0 – 5	Mejoras de fiabilidad para el corredor clave de transporte público
23	Infraestructura de E. Cesar Chavez/Pleasant Valley Street	Obligatorio	0 – 5	Mejoras en carreteras/intersecciones para apoyar los movimientos de giro de autobuses
35	Mejoras en paradas/peatones en la clínica VA	Obligatorio	0 – 5	Mejoras en las paradas y pasos peatonales en Metropolis Drive
Mejoras en la estación				
2	Estación North Burnet/Uptown/P&R	Obligatorio	0 – 5	En obra
11	Mejoras en la estación 38th Street	Obligatorio	5+	operaciones de autobuses al final de la línea LRT; Potencial P&R
26	Mejoras en la estación de Oltorf	Obligatorio	5+	operaciones de autobuses al final de la línea LRT; Potencial P&R
29	Estación Yellow Jacket	Obligatorio	5+	Ubicación clave de transferencia con LRT
Ampliaciones en la bahía de paradas/instalaciones de escala				
10	Infraestructura Ampliada de las Tierras Altas	Obligatorio	5+	Espaciado para tres autobuses adicionales en hora punta

Mapa #	Instalaciones / Mejora	Estado	Perspectiva	Notas
15	Ampliar la infraestructura de Mueller	Obligatorio	0 – 5	Espaciado para seis a siete autobuses adicionales en hora punta
17	Recuperación en East Austin College Prep	Obligatorio	0 – 5	Alquiler o infraestructura para apoyar el terminal/giro de la Ruta 30
25	Ampliar la infraestructura de Shady Lane	Obligatorio	5+	Espaciado para un autobús adicional en hora punta
36	Ampliar la infraestructura de AUS	Obligatorio	5+	Espacio para cuatro autobuses adicionales en hora punta
Centros de Transporte				
13	Centro de Tránsito Mueller	Preferible	5+	Opciones para posibles instalaciones dentro y fuera de la calle
20	Centro de Tránsito del Centro	Obligatorio	10+	Ubicación clave para conexiones, transbordos y operaciones generales; se requieren más coordinación y estudios.
32	Centro de Tránsito Oak Hill	Obligatorio	5+	Para la implementación de Rapid 815
28	Centro de Tránsito Pleasant Valley	Obligatorio	5+	Ubicación clave de transferencia con LRT; Espaciado para 16 autobuses adicionales en hora punta
Astilleros de Operaciones y Mantenimiento				
3	Ampliación del patio de autobuses de North Ops	Preferible	5+	Futura ampliación de la instalación actual
6	Instalación de Respuesta a la Demanda de la Base Norte y Almacén Central	Obligatorio	0 – 5	Se prevé que la construcción se prevé hasta 2027
22	2910 TOD y patio de autobuses	Preferible	5+	Apoya el TOD y las necesidades operativas futuras
34	Instalación de Respuesta a la Demanda de la Base Sur	Obligatorio	5+	Sitio adquirido con el calendario de construcción pendiente
Desarrollo Orientado al Transporte Público (TOD)				
5	Centro de Tránsito North Lamar TOD	Preferible	5+	El calendario de desarrollo dependerá de una mayor coordinación y crecimiento del mercado
7	Estación Crestview TOD	Preferible	0 – 5	El calendario de desarrollo dependerá de una mayor coordinación y crecimiento del mercado
8	Estación Highland TOD	Preferible	5+	El calendario de desarrollo dependerá de una mayor coordinación y crecimiento del mercado
12	Estación 38th Street TOD	Preferible	5+	El desarrollo depende de la finalización y apertura del Tren Ligero de Austin
14	Loyola Lane / Johnny Morris TOD	Preferible	5+	El calendario de desarrollo dependerá de una mayor coordinación y crecimiento del mercado

Mapa #	Instalaciones / Mejora	Estado	Perspectiva	Notas
24	2910 East 5th Bus Yard TOD	Preferible	5+	El calendario de desarrollo dependerá de una mayor coordinación y crecimiento del mercado
27	Estación de Oltorf TOD	Preferible	5+	El desarrollo depende de la finalización y apertura del Tren Ligero de Austin
30	Estación Yellow Jacket TOD	Preferible	5+	El desarrollo depende de la finalización y apertura del Tren Ligero de Austin
31	South Congress TC TOD	Preferible	5+	El calendario de desarrollo dependerá de una mayor coordinación y crecimiento del mercado

Consideraciones adicionales de capital

Las inversiones de capital e instalaciones que se enumeran a continuación no se incluyeron en el mapa ni en la tabla anterior porque no corresponden a un punto geográfico específico o su ubicación aún no está determinada. Estas instalaciones son tan importantes para la implementación del Transit Plan 2035 como las mencionadas anteriormente.

Recomendaciones del Informe de Mejora de la Infraestructura de Transporte

El [Informe de Mejora de la Infraestructura de Transporte Público \(TEIR\)](#) describe el programa de Austin para ampliar y modernizar infraestructuras de capital centradas en el transporte público. Basándose en una colaboración entre la ciudad de Austin y CapMetro que inició mejoras a pequeña escala en 2015, el programa cuenta ahora con el apoyo de un acuerdo interlocal que destina 1 millón de dólares al año y 19 millones del Bono de Movilidad de 2020. Utilizando una "Caja de herramientas para la mejora del transporte", el estudio identifica 37 proyectos recomendados — incluyendo carriles prioritarios de transporte, saltos de cola, mejoras de semáforos, cruces peatonales y conexiones en aceras, mejoras en paradas de autobús y estudios de viabilidad a nivel de corredor — para mejorar la velocidad, fiabilidad y acceso del transporte público en toda la ciudad. Aunque existe cierta superposición entre las recomendaciones de Transit Plan 2035 y TEIR, los proyectos incluidos en cada uno se están implementando conjuntamente utilizando diferentes fuentes de financiación.

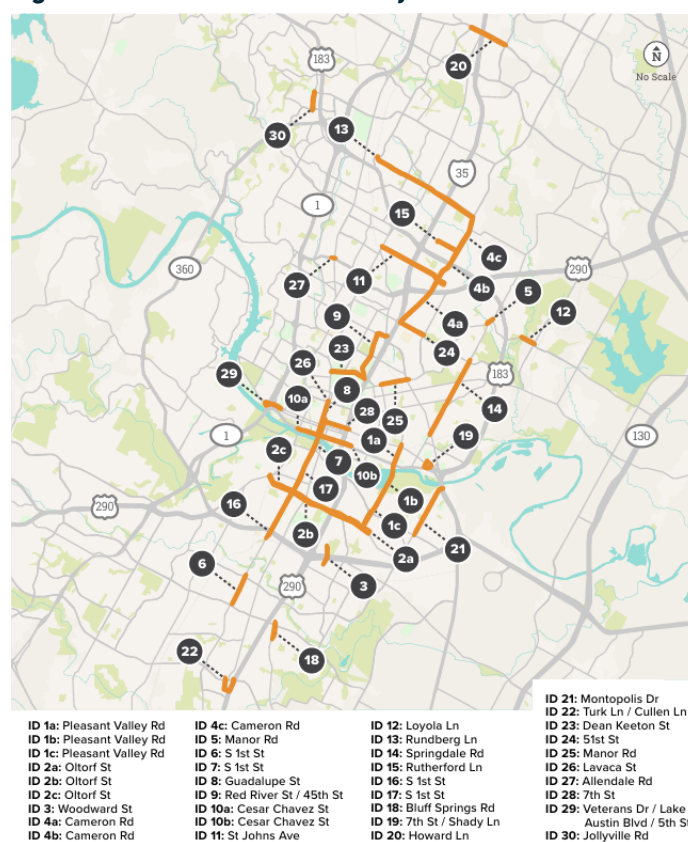
En conjunto, TEIR recomendó inversiones por un total aproximado de 53 millones de dólares (dólares de 2023), superando la financiación disponible actualmente.

Como resultado, se requerirán recursos adicionales — bonos futuros, subvenciones estatales y federales, y contribuciones de socios — para su implementación completa. El informe señala que la ejecución de los proyectos variará según la complejidad: algunos pueden avanzar a corto plazo, mientras que otros requerirán diseño plurianual, coordinación interinstitucional y participación comunitaria.

Instalación adicional de mantenimiento ferroviario

CapMetro ha identificado la necesidad de mayor capacidad en los patios ferroviarios para acomodar el crecimiento del sistema, la ampliación de las necesidades de mantenimiento y el servicio futuro a lo largo de la Línea Verde. Se han evaluado dos posibles ubicaciones: una cerca

Figura 7-7: Ubicaciones del Proyecto TEIR



Fuente: Ciudad de Austin TEIR, 2023

de Leander y otra a lo largo del corredor de la Línea Verde cerca de Manor. Project Connect identificó previamente la mejora del patio ferroviario como una necesidad compartida, y las operaciones actuales subrayan la urgencia de añadir espacio. La instalación existente de North Operations está sobredimensionada — originalmente diseñada para seis trenes — y ahora depende de almacenamiento externo para satisfacer la demanda.

Se necesitan trenes y maquinaria adicionales, como una máquina de girar ruedas de riel, para reducir el tiempo de inactividad en el mantenimiento y mejorar la eficiencia. A corto plazo, CapMetro está en marcha con una expansión provisional en el extremo sur de la instalación existente de Operaciones Norte, reutilizando espacios no utilizados de antiguas bahías de respuesta a la demanda hasta que se avance una solución a largo plazo mediante coordinación con el ATP e inclusión en el Plan Maestro de Instalaciones.

Figura 7-8: Instalación ferroviaria existente de Operaciones Norte



Estaciones de relleno ferroviario, control positivo de trenes y doble vía

Las mejoras en el tren de cercanías [de CapMetro](#) se centran en ampliar la capacidad, mejorar la fiabilidad y preparar el sistema para un servicio más frecuente a medida que crece la demanda regional. El plan incluye la compra de trenes adicionales para apoyar un servicio adicional y aumentar la relación de sobranza del sistema, así como la implementación estratégica de doble vía en ubicaciones clave para aumentar el flujo tanto de mercancías como de pasajeros. La doble vía también permitiría el servicio dominical al permitir el mantenimiento en una vía mientras los trenes circulan en la otra. Se necesitan mejoras tecnológicas —especialmente mejoras en el sistema de Control Positivo de Trenes (PTC)— para mejorar la velocidad de operación y la fiabilidad general, siendo el software I-ETMS el mayor beneficio operativo. Podrían obtener mejoras

adicionales de eficiencia gracias a una mayor automatización de operaciones en el patio para agilizar el movimiento de los trenes. A medida que aumenta el número de pasajeros y se intensifica el uso del suelo circundante, el plan también prevé construir nuevas estaciones de relleno (véase **Apéndice D**) para servir mejor a las comunidades en crecimiento a lo largo del corredor.

Instalación de Mantenimiento No Comercial

El equipo de mantenimiento de autobuses de CapMetro realiza actualmente reparaciones en la flota no comercial de la agencia — vehículos como camiones de apoyo, furgonetas de servicio y equipos de servicios públicos — lo que genera costes operativos continuos y pone a prueba la capacidad de mantenimiento limitada. Establecer una instalación dedicada al mantenimiento no comercial, potencialmente identificada en el Plan Maestro de Instalaciones, centralizaría estas funciones, mejoraría la eficiencia y liberaría espacio y tiempo de personal dentro de las operaciones existentes de mantenimiento de autobuses para apoyar mejor la creciente flota de ingresos.

Prioridad de Semáforo de Tránsito (TSP)

CapMetro está planificando mejoras específicas en las calles para ayudar a los autobuses a circular con mayor fiabilidad y reducir los retrasos en los cruces congestionados. Esto incluye ampliar el TSP a todas las intersecciones semáforizadas a lo largo de las rutas aplicables, utilizando un enfoque por orden de llegada que da a los autobuses un "tiempo verde" adicional cuando sea necesario. En lugares donde los semáforos por sí solos no puedan abordar adecuadamente los retrasos, CapMetro identificará oportunidades para saltos en las colas y carriles de circunvalación de autobuses — características especiales de diseño que permiten a los autobuses adelantarse al tráfico en intersecciones problemáticas — sujetas a consideraciones específicas de ingeniería y seguridad para cada lugar. Estas herramientas trabajan juntas para mejorar los tiempos de viaje, apoyar un servicio más constante y hacer que el transporte público sea una opción más competitiva para los clientes.

Flota

La flota de CapMetro tendrá que crecer y evolucionar con el tiempo para apoyar las mejoras de servicio recomendadas en el Transit Plan 2035, al tiempo que reemplaza a los autobuses que se acercan al final de su vida útil. A corto plazo, CapMetro continuará operando su actual mezcla de autobuses diésel eléctricos a batería (BEBs), utilizando BEBs principalmente en rutas donde la infraestructura de carga y la autonomía de las baterías lo permitan. La flota también pasará a autobuses de 40' y 45', eliminando progresivamente los vehículos de 35' y 60'.



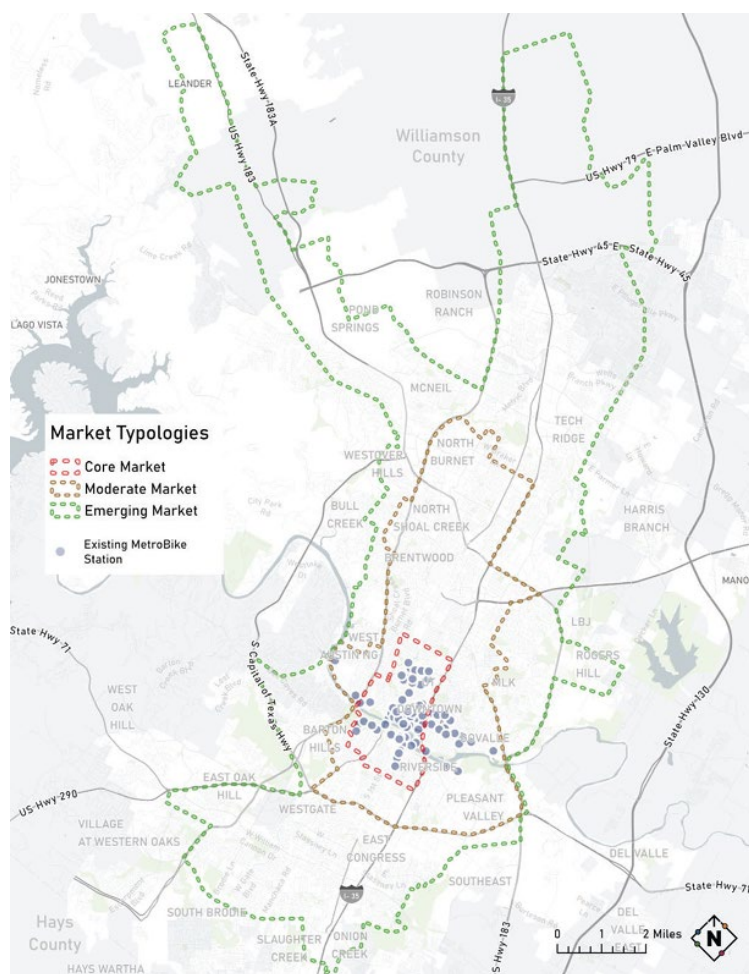
De cara al futuro, CapMetro está explorando una variedad de opciones de propulsión con la tecnología de elección (TOC). Estas tecnologías requerirán inversión coordinada en infraestructura de carga o repostaje y una alineación cuidadosa con las necesidades futuras de servicio. Durante el periodo de implementación de 10 años, la expansión de la flota, la transición tecnológica y el reemplazo de vehículos avanzarán de forma incremental, asegurando que CapMetro mantenga operaciones diarias fiables y posicionando el sistema para un futuro más sostenible y resiliente.

Bicicletas compartidas

El servicio de bicicletas compartidas de CapMetro se ampliará junto con la implementación del Plan de Transporte 2035, guiado por la [Plan Estratégico de Expansión de Bicicletas Compartidas de CapMetro](#) (véase **Apéndice C**). Este plan es el resultado de un esfuerzo colaborativo que incluye un análisis de mercado exhaustivo, la participación pública y la planificación estratégica. El plan incluye un análisis de condiciones existentes para identificar la propensión al número de usuarios de CapMetro Bikeshare. La propensión al número de pasajeros se acompañó entonces de numerosos comentarios sobre cómo la gente utiliza hoy el sistema de bicicletas compartidas y cómo les gustaría utilizarlo en el futuro. Basándose en las condiciones existentes y la retroalimentación pública, se diseñaron directrices para la ubicación de estaciones, expansión y monitorización del rendimiento para crear un sistema de bicicletas compartidas resiliente y adaptable que crecerá y cambiará con Austin. Al integrar el bikeshare con el transporte público, CapMetro Bikeshare busca crear un sistema de transporte completo y fluido que atiende a todos los residentes, priorizando las necesidades de las comunidades más vulnerables.

El Plan Estratégico de Expansión de Bikesharing describió tres tipologías de mercado. Cada tipología representa diferentes perfiles de demanda y uso de bicicletas compartidas. El mercado Core es donde la demanda de usuarios de bicicletas compartidas es más alta. Las estaciones aquí atraen viajes de toda la región.

Figura 7-9: Tipologías del mercado de bicicletas compartidas



Fuente: CapMetro, 2024

El mercado Moderado rodea el núcleo y es donde se producirá gran parte de la expansión del sistema a corto plazo. Por último, el mercado emergente representa lugares que muestran cierto potencial para el bikeshare pero que son prioridades menores para la expansión debido a la menor demanda subyacente de bicicletas compartidas, la falta de infraestructura de soporte para bicicletas y la distancia respecto al sistema existente.

La expansión de CapMetro Bikeshare requiere un enfoque por fases para garantizar la eficiencia operativa y la sostenibilidad financiera. CapMetro prevé que el sistema de bicicletas compartidas crezca hasta aproximadamente 360 estaciones en 10 años, logrando la expansión geográfica completa del plan de expansión mientras continúa densificando el sistema en zonas de alta demanda. Se prevé que CapMetro destine 20,6 millones de dólares en fondos locales y estatales de la Transportation Alternative Set-Aisde (TASA) para ampliar el programa a 234 estaciones para el año fiscal 29. La expansión del sistema después de 2029 dependerá de futuras fuentes de financiación. Más allá del coste de capital del hardware para bicicletas eléctricas, muelles, hormigón e infraestructura eléctrica, los equipos de Operaciones de Bikeshare también necesitan una instalación para reparaciones y mantenimiento. Una ubicación centralizada y permanente facilitaría operaciones eficientes.

Necesidades adicionales de paradas de autobús

A medida que se implementen las recomendaciones, serán necesarias nuevas paradas de autobús y la infraestructura correspondiente. **Mesa 7-4** Proporciona un resumen de paradas adicionales estimadas por tipo y perspectiva general para alinearse con los paquetes recomendados de cambio de servicio. Estas estimaciones están pensadas para ser de alto nivel para fines de planificación futura y fueron desarrolladas utilizando los estándares de separación de paradas y los niveles de servicios detallados en los CapMetro [Normas y directrices de servicio](#).

Mesa 7-4: Resumen de la estimación de nuevas paradas de autobús

Tipo de registro	Perspectivas en 5 años		Perspectiva a 5+ años		Total
	Nuevas paradas	Rutas	Nuevas paradas	Rutas	
Paradas de autobús	23	2, 30, 217, 324, 392	150	2, 10, 18, 30, 50, 152, 211, 228, 318, 325, 326, 339, 493	173
Estaciones rápidas	1	803	22	801, 803, 815	23

**Esta estimación pretende proporcionar una comprensión general de la magnitud de los cambios en la infraestructura relacionados con los cambios recomendados. La ubicación y configuración de las paradas de tránsito son sensibles al contexto y serán analizadas más a fondo en el momento de la implementación de cada servicio asociado.*

Se recomiendan casi 200 paradas adicionales de autobús como parte del Plan de Transporte 2035, con más de 20 ubicaciones que requieren inversiones para apoyar los servicios Rápido. Las ubicaciones de las nuevas paradas de autobús seguirán siendo monitorizadas para definir mejor la ubicación y la necesidad específicas de las paradas/estaciones a medida que se implemente el servicio planificado hasta 2035. Aunque no se detalla más adelante, CapMetro también supervisa y discute regularmente las necesidades existentes de paradas de autobús, modificaciones y reubicaciones (incluyendo estaciones rápidas) mediante coordinación con la ciudad de Austin, otras ciudades miembros y actores regionales. Dado que la financiación de capital, los límites

jurisdiccionales, la disponibilidad de terrenos y las áreas fuera del área de servicio existente pueden afectar la capacidad de la agencia para implementar el servicio y/o proporcionar paradas de autobús en ubicaciones específicas, CapMetro continuará coordinando y ajustando su programación de capital para alinearse con las recomendaciones de servicio de Transit Plan 2035 y los futuros cambios en el centro de Texas.

Contexto fiscal

La implementación de Transit Plan 2035 requerirá una estrategia de financiación deliberada que aproveche los recursos federales, estatales, regionales y locales. El plan posiciona a CapMetro para recibir diferentes tipos de financiación federal, basados en el tipo de proyecto y las cualificaciones del proyecto, incluyendo la fórmula de la Administración Federal de Tránsito (FTA) y los programas discrecionales, así como aquellos vinculados a oportunidades económicas, flotas neutras en carbono y conectividad multimodal. A nivel estatal, será necesaria coordinar con TxDOT y socios regionales de planificación para alinear las prioridades del transporte con las fuentes de financiación disponibles. A nivel local, las asociaciones con jurisdicciones y entidades de transporte vecinas serán esenciales para inversiones de capital, ampliaciones de servicios y conexiones de última milla.

CapMetro se financia principalmente con ingresos por impuestos locales sobre las ventas, que han disminuido en crecimiento en los últimos años, limitando la rapidez con la que la agencia puede expandir su servicio. Transit Plan 2035 se desarrolló pensando en una visión ideal de la red, y luego se adaptó para adaptarse a estas limitaciones financieras priorizando un servicio seguro, fiable y mejoras rentables. La red preferida final y el plan de implementación por fases se centran en mantener las operaciones existentes, preparar para el HCT y añadir estratégicamente servicios donde se aporta el mayor beneficio, asegurando que cada inversión sea financieramente factible y con el tiempo responsable. Proyectos intensivos en capital, como la expansión del tren de cercanías, están incluidos en la Lista de Visión a 10+ Años del plan porque no encajan dentro de las restricciones fiscales del horizonte de planificación de 2035. Si el contexto fiscal de CapMetro cambia, estos proyectos de la lista de visión serán revisados para oportunidades de implementación más tempranas.

Al desarrollar el marco fiscal, el plan se basa en un escenario futuro que incluye la coordinación del Tranvía Ligero de Austin y la desaceleración del crecimiento de los ingresos por impuestos sobre las ventas. La implementación del Transit Plan 2035 deberá adaptarse al cambio en el contexto fiscal en los próximos 10 años — desde mantener los niveles de servicio existentes hasta expandirse más rápidamente con un aumento de la financiación federal y del impuesto sobre las ventas. En todos los escenarios, CapMetro evaluará los impactos en el rendimiento de la red, el potencial de usuarios, los resultados justos y la movilidad regional.

La cartera multimodal de CapMetro, que incluye tren de cercanías, bicicletas compartidas, autobús, furgoneta compartida, paratransito, Rapid y Pickup, se gestionará como un sistema integrado durante la implementación del plan. Esto garantiza que cada modo contribuya a la efectividad global de la red y que los recursos se asignen donde producen mayor beneficio.

CapMetro

8 Próximos pasos

8. Próximos pasos

Las recomendaciones de Transit Plan 2035 ofrecen una hoja de ruta sobre cómo pueden evolucionar los servicios de CapMetro en la próxima década. Los conceptos y plazos del plan se refinarán en función de los recursos disponibles, la coordinación regional y la preparación para el mercado. La implementación se llevará a cabo paso a paso a lo largo del proceso regular de cambio de servicio de CapMetro, con cada cambio moldeado por una mayor implicación de la comunidad y la aprobación de la Junta. Los conceptos que requieran mayor coordinación o nueva financiación serán reevaluados en futuros esfuerzos de planificación del transporte.

Este plan también posiciona a CapMetro para adaptarse y complementar otros grandes proyectos en marcha en el centro de Texas. A medida que la región invierte en esfuerzos transformadores como el Proyecto Capital Express de la I-35, la remodelación del Centro de Convenciones y el lanzamiento del Tren Ligero de Austin, el Transit Plan 2035 garantiza que los servicios de autobús, tren y bajo demanda estén alineados para conectar sin problemas con estas inversiones y adaptarse a los nuevos patrones de viaje a medida que surjan.

Este documento se utilizará para buscar oportunidades de financiación, incluidas subvenciones federales, que puedan llevar a cabo muchos de los proyectos recomendados. Al alinear la visión con las estrategias de financiación, CapMetro puede maximizar los recursos y ampliar las opciones de movilidad para la región. En última instancia, Transit Plan 2035 se basa en los éxitos de la última década para modernizar el sistema de transporte de cara al futuro. Responde a los mercados cambiantes, apoya comunidades dinámicas del centro de Texas y continúa ampliando el papel del transporte público en la creación de una región más conectada.



9 Apéndices

Visión general

Los apéndices del Transit Plan 2035 proporcionan un conjunto de materiales de referencia que apoyaron el desarrollo del Transit Plan 2035. **Mesa 9-1** proporciona una biblioteca de recursos y está organizada en dos categorías: Recursos de Transit Plan 2035 y Recursos Adicionales de CapMetro. Los recursos de Transit Plan 2035 son elementos desarrollados como parte de este esfuerzo de planificación. Incluyen entregables críticos que abarcan el proceso del Plan de Transporte 2035, como la participación comunitaria, la revisión del plan, las condiciones existentes y la planificación de escenarios. La segunda categoría incluye recursos adicionales de CapMetro que se desarrollaron por separado de Transit Plan 2035 pero se utilizaron para informar análisis técnicos y recomendaciones. Se proporcionan enlaces a estos documentos, que ofrecen a los lectores acceso directo a los materiales de apoyo que ayudaron a definir el plan final.

Además de estos recursos vinculados, se añaden cuatro elementos completos al plan para proporcionar mayor detalle y transparencia sobre los componentes clave del plan. El Libro de Ruta presenta mapas y descripciones ruta por ruta de la red recomendada, mientras que la Matriz de Rutas resume la misma información en un formato tabular consolidado. El Plan Estratégico de Expansión de Bicicletas Compartidas de CapMetro está incluido en su totalidad para documentar la visión de la agencia de ampliar las conexiones de la primera y última milla, y el documento de recursos del Análisis de la Línea Roja proporciona análisis de apoyo para la planificación a largo plazo de CapMetro Rail.

Para obtener información sobre enlaces y/o elementos del apéndice que no cuentan con traducción al español, comuníquese con CapMetro a través de engage@capmetro.org.



Mesa 9-1: Biblioteca de Recursos del Plan de Transporte 2035

Título del recurso	Descripción del recurso	Ubicación
Recursos del Transit Plan 2035		
Transit Plan 2035 Página web	Página web del proyecto que contiene todos los materiales publicados para el Plan de Transporte 2035.	Enlace aquí
Plan de Participación Comunitaria e Interna (CIIP)	Documento de compromiso guía detallando estrategias y enfoques utilizados a lo largo del proceso del plan.	Enlace aquí
Informe de Participación Comunitaria – Otoño 2024	Resumen de los esfuerzos de participación comunitaria de otoño de 2024 centrados en la visión.	Enlace aquí
Informe de Participación Comunitaria – Verano 2025	Resumen de los esfuerzos de participación comunitaria del verano de 2025 centrados en recomendaciones preliminares.	Enlace aquí
Resumen ejecutivo	Informe conciso que resume los puntos clave de cada fase del proceso del plan.	Enlace aquí
Informe sobre las condiciones actuales	Informe interactivo que detalla métodos y hallazgos para los análisis de mercado y operaciones.	Enlace aquí
Mapa interactivo (Perspectivas dentro de 5 años)	Mapa interactivo que muestra la primera fase de la red preferida final.	Enlace aquí
Mapa interactivo (Perspectiva a 5+ años)	Mapa interactivo que muestra la segunda fase de la red preferida final.	Enlace aquí
Resumen de la revisión del plan	Documentar, documentar y resumir los planes revisados antes del análisis de las condiciones existentes.	Enlace aquí
Recursos adicionales de CapMetro		
Bikeshare Strategic Plan de expansión	Informe sobre la construcción del Plan de Expansión de la Fase I para crear una estrategia a más largo plazo para el programa.	Enlace aquí
Estudio del sendero Red Line	Informa identificando oportunidades para incluir el sendero Red Line dentro del derecho de vía existente de CapMetro.	Enlace aquí
Normas y directrices de servicio	Marco para cómo CapMetro diseña y supervisa el servicio de transporte público y realiza cambios en el servicio.	Enlace aquí
Política TOD (2025)	Política de Implementación definida por el Capítulo 451 del Código de Transporte de Texas.	Enlace aquí
Página web del Programa TOD	Página web que contiene todas las referencias relacionadas con el Programa CapMetro TOD.	Enlace aquí
Informe de Infraestructura de Mejora del Transporte	Informe que describe el proceso que CapMetro y la ciudad de Austin utilizan para identificar proyectos de mejora de infraestructuras de transporte.	Enlace aquí

Apéndice A

Flipbook de rutas



CapMetro | Transit Plan 2035

MANUAL DE RECOMENDACIONES

Rutas

1-N. Lamar/S. Congress	7
2-Rosewood/Cesar Chavez	8
3-Burnet/Menchaca	9
4-7th Street	10
5-Woodrow/East 12 th	11
7-Duval	12
8-Bull Creek/Lake Austin	13
10-South 1st/Red River	14
18-Woodrow/MLK	15
20-Riverside	16
30-Barton Creek/East 12th	17
50-Round Rock Tech Ridge	18
103-Manchaca Flyer	19
105-South 5th Flyer	19
111-South Mopac Flyer	19
135-Dell Limited	19
142-Metric Flyer	19
152-Round Rock Tech Ridge Limited	20
171-Oak Hill Flyer	19
201-Southpark Meadows	21
211-Cameron	22
214-Northwest Feeder	23
217-Montopolis Feeder.	24
228-VA Clinic	25
233-Decker/Daffan	26
237-Northeast Feeder	27
243-Wells Branch	28
271-Del Valle Feeder	29
300-Springdale/Pleasant Valley	30
310-Barton Creek/Parker	31
311-Stassney	32
315-Ben White	33
318-Westgate/Slaughter	34
320-Manor Road	35
322-Chicon/Cherrywood	36
323-Anderson	37
324-Georgian/Ohlen	38
325-Metric	39
326-Rundberg	40
331-Oltorf	41
333-William Cannon	42
335 36th/38th Street	43

Rutas (Continúa)

337-Koenig/Colony Park	44
339-Anderson/Springdale	45
345-45th Street	46
350-Airport Blvd.	47
370-Speedway/Riverside	48
383-Research	49
392-Braker/Domain	50
465-MLK/University of Texas	51
466-Kramer/Domain	52
481-Night Owl North Lamar	53
483-Night Owl Riverside	54
484-Night Owl South Lamar	55
485-Night Owl East 7 th /Cameron	56
486-Night Owl South Congress	57
490-HEB Shuttle	58
491-Allandale	59
492-Delwood	60
493-Eastview	61
640-Forty Acres	62
642-West Campus/UT	63
656-Intramural Fields/UT	64
661-Far West/UT	65
663-Lake Austin/UT	66
670-North Riverside	67
672-Lakeshore	68
800-Pleasant Valley	69
801-N. Lamar S. Congress	70
803-Burnet/S. Lamar	71
Options for 801/803/1/3 Network with Light Rail.	72
815-Oak Hill/Menchaca	73
837-Expo Center	74
935-Tech Ridge Express	75
980-North MoPac Express	76
982-Pavilion Express	77
985-Leander/Lakeline Direct	78
990-Manor/Elgin Express	79
CapMetro Rail-Red Line	80
Pickup Decker	81
Pickup Dessau	82
Pickup Dove Springs	83
Pickup East ATX	84
Pickup Exposition	85

Rutas (Continúa)

Pickup Lago Vista	86
Pickup Leander	87
Pickup Manor	88
Pickup North Oak Hill	89
Pickup South Menchaca	90
Pickup Georgian Acres	91
Pickup Lake Creek	92
Pickup Northeast ATX	93
Pickup Walnut Creek	94

Se ofrece acceso equitativo a las comunicaciones, incluyendo ayudas auxiliares, servicios y asistencia con traducciones, previa solicitud. Para más información, comuníquese a engage@capmetro.org.

Leyendo el Manual

Ruta - 7 Duval

CapMetro | Transit Plan 2035

Consulte las Rutas 300 y 331 para la cobertura de la ruta gris en el mapa.

Muestra la proyección a más de 5 años

Leyenda

- Futura Ruta*
- Ruta Actual

*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.

Fases

- Hoy
Servicio pico de 15 minutos
Crestview Station a Bluff Springs/William Cannon
- Perspectiva a 5 años
Sin Cambio
- Perspectiva a mas de 5 años
Servicio pico de 15 minutos
Crestview Station a la futura estación de tren ligero en Congress Ave. (sobre la 3rd St.)

NOMBRE DEL SERVICIO

Identifica el servicio para el cual el mapa y la información relacionada con el servicio y los cambios representan.

REFERENCIA DE COBERTURA

Identifica el/los servicio(s) que complementan un servicio futuro propuesto o cubren un servicio/porción de un servicio discontinuado. Al revisar los servicios referenciados en el manual del escenario preliminar, el usuario podrá comprender mejor cómo los cambios propuestos funcionan en conjunto.

Realineada

Frecuencia entre semana

Actual	Futuro
15 min	Sin Cambio

Horario entre semana

Actual	Futuro
4:15AM - 11:45PM	Sin Cambio

ETIQUETA DE CAMBIO

Representa el tipo de cambio propuesto para el servicio. Consulte la siguiente página para las definiciones de los tipos de cambio utilizados en el manual del escenario preliminar.

TABLAS DE FRECUENCIA/ HORARIO

Muestra la frecuencia actual y propuesta (con qué frecuencia llega un vehículo) y el horario (las horas en las que un vehículo opera durante el día).

GRÁFICO DE FASES

Muestra la información del servicio (frecuencia, terminales, cambios propuestos, cobertura de rutas discontinuadas o reemplazadas, etc.) a lo largo de 3 fases: Hoy, Perspectiva dentro de 5 años y Perspectiva a 5+ años. Las etiquetas de cambio se colocan dentro de las fases relevantes para resaltar cuándo se llevará a cabo el cambio propuesto.

MAPA DE SERVICIO

Muestra la proyección a más de 5 años comparado con el servicio futuro propuesto. El servicio actual se representa con una línea gris y punteada. El servicio futuro propuesto se representa con una línea continua. Si se propone que un servicio no tenga cambios, se representa con una línea continua. Los colores de las rutas coinciden con el tipo de servicio actual o propuesto para el futuro.

Definiciones de Tipos de Cambio

Descontinuado

Un servicio que se elimina o reemplaza por otras rutas optimizadas para mejorar la eficiencia del sistema.

Expandida

Una zona de Pickup propuesta para crecer, permitiendo que más pasajeros y áreas sean atendidos.

Extendida

Una ruta que se alarga para servir nuevas áreas o centros de actividad clave.

Frecuencia

Una ruta propuesta para operar con mayor o menor frecuencia para ajustarse mejor a la demanda de pasajeros.

Nuevo

Un nuevo servicio agregado para expandir la cobertura y mejorar el acceso a destinos clave.

Sin Cambio

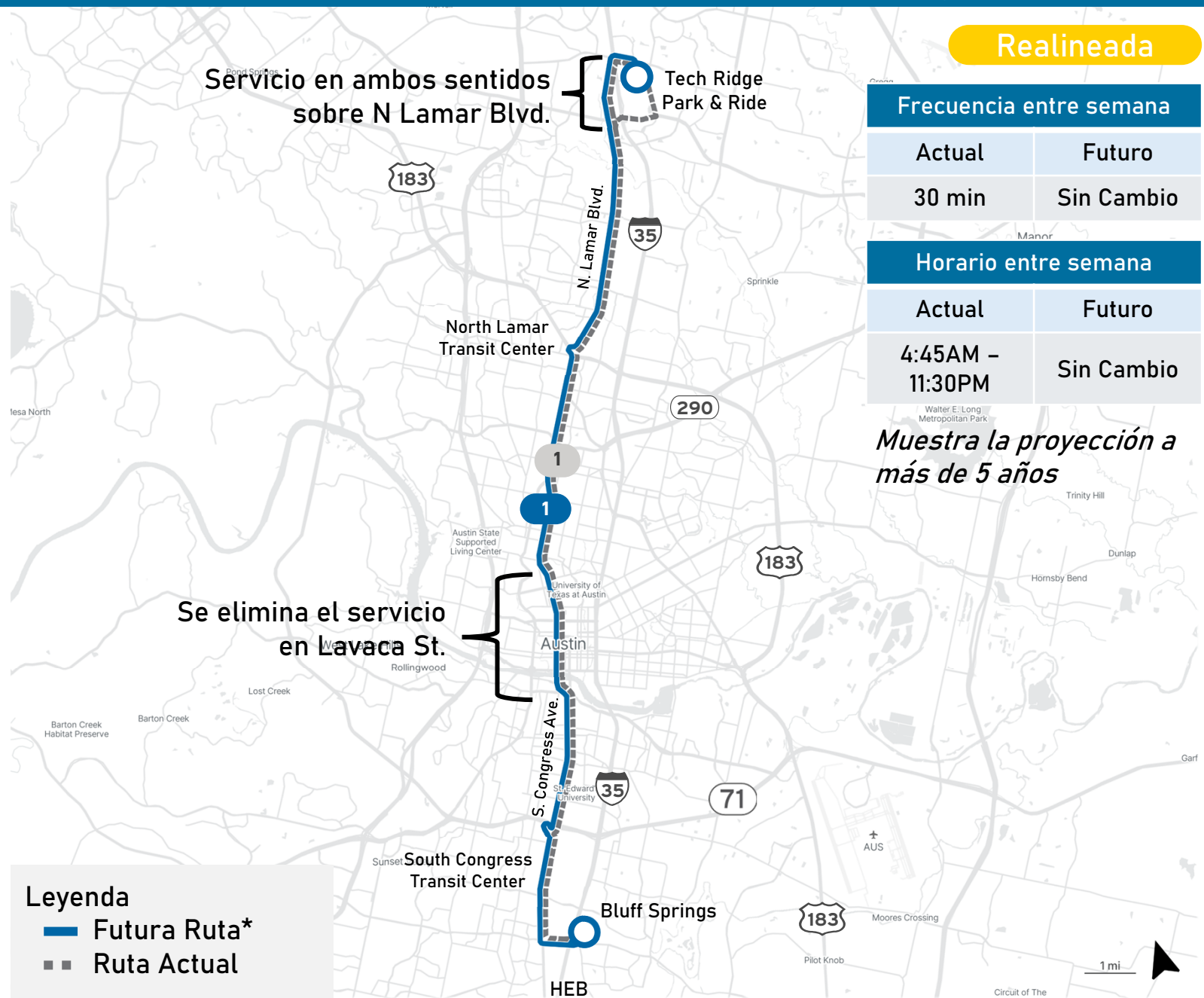
Un servicio propuesto para continuar operando como lo hace hoy, sin cambios.

Realineada

Una ruta que se desplaza para servir diferentes calles o destinos de manera más eficiente.

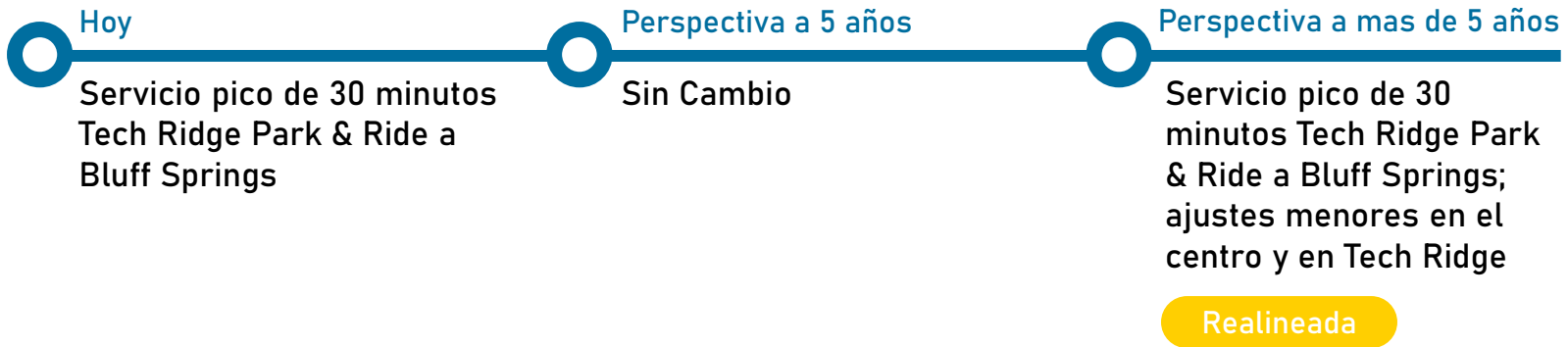
Horario

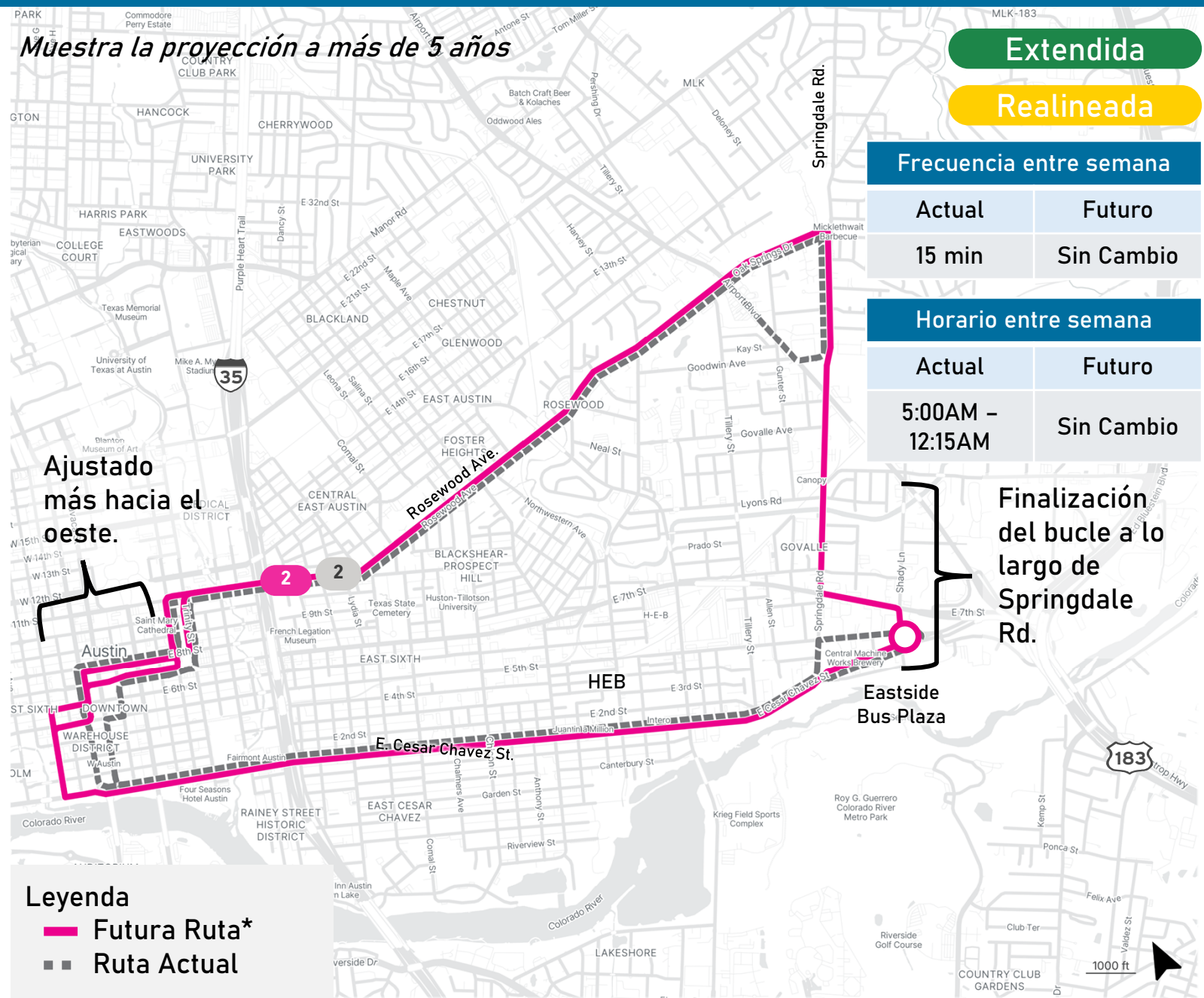
Una ruta propuesta para cambiar su horario de operación: comenzar más temprano, terminar más tarde, o ambos.



**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Fases





**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Fases

Hoy

Servicio pico de 15 minutos
Eastside Bus Plaza a Oak Springs Dr./Springdale Rd.

Perspectiva a 5 años

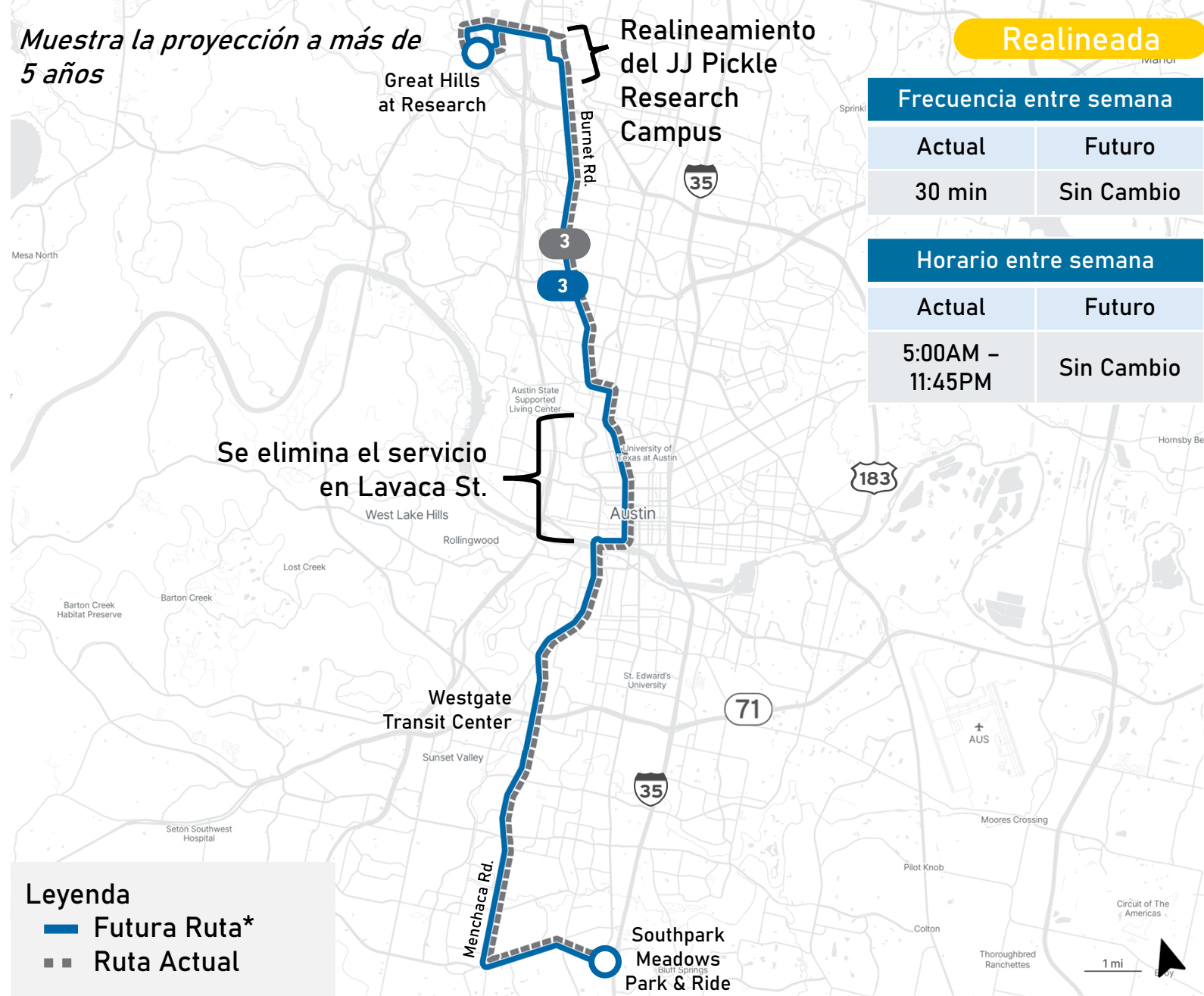
Servicio pico de 15 minutos
Bucle bidireccional utilizando Springdale Rd. para conectar los terminales existentes

Extendida

Perspectiva a mas de 5 años

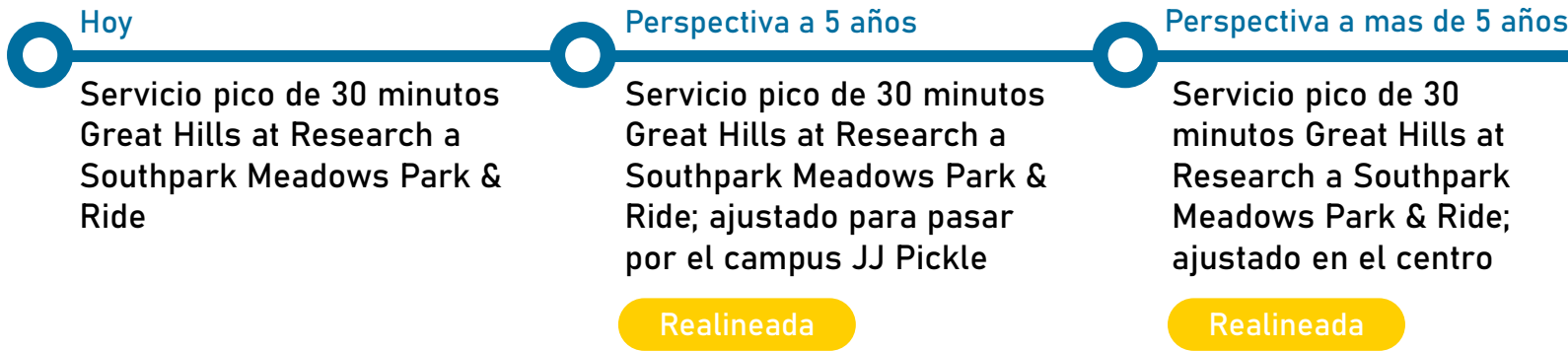
Servicio pico de 15 minutos
Bucle bidireccional;
realineación menor en el centro

Realineada



**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Fases



Muestra la proyección a más de 5 años

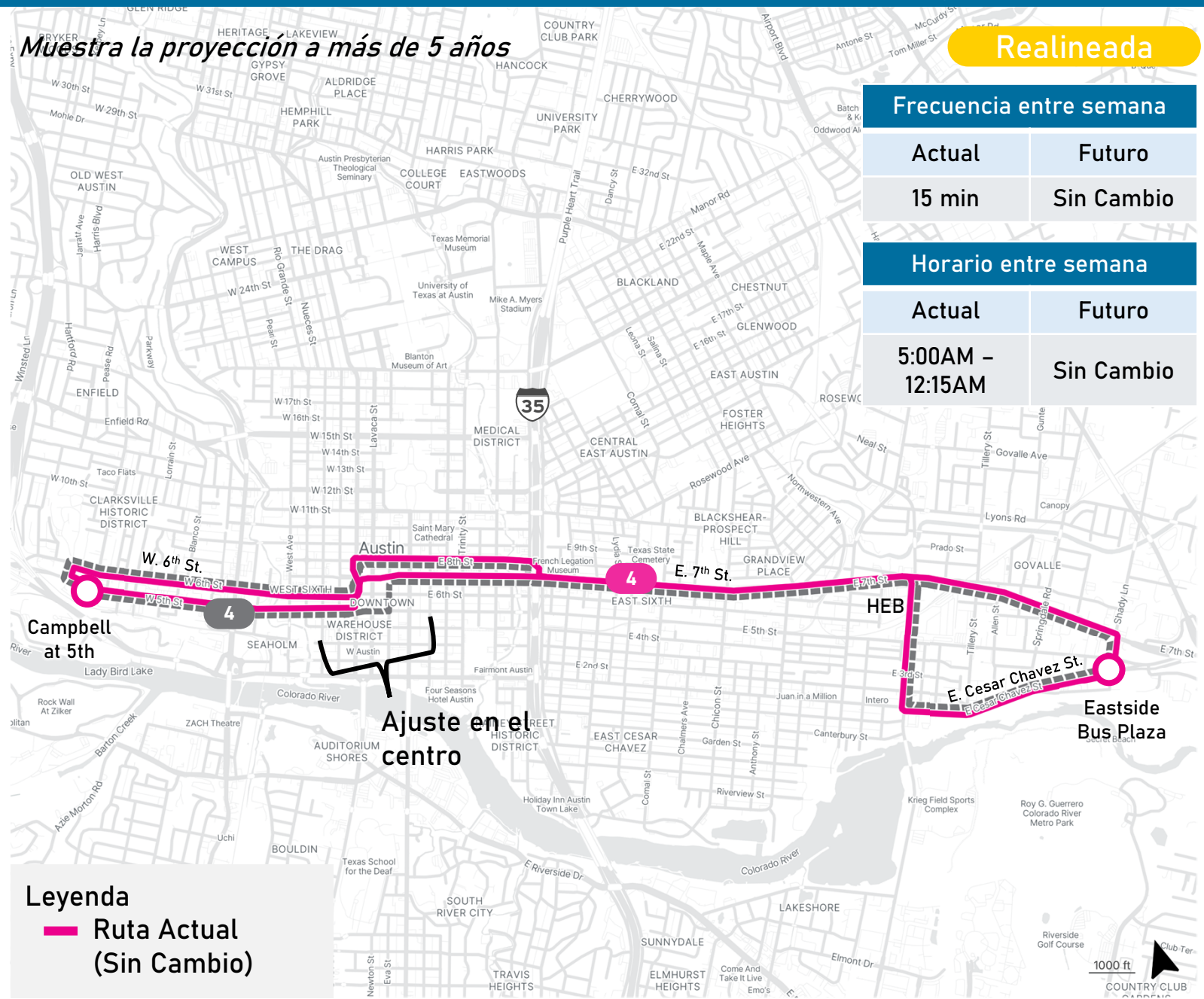
Realineada

Frecuencia entre semana

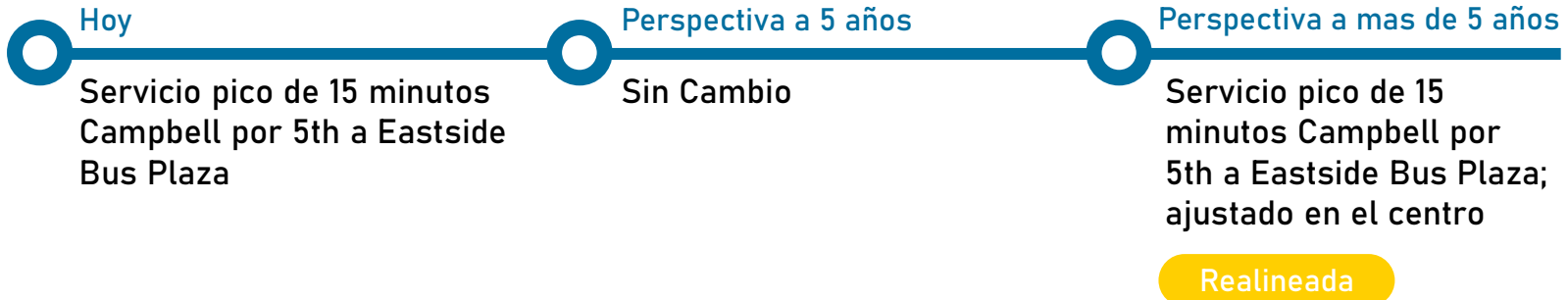
Actual	Futuro
15 min	Sin Cambio

Horario entre semana

Actual	Futuro
5:00AM – 12:15AM	Sin Cambio



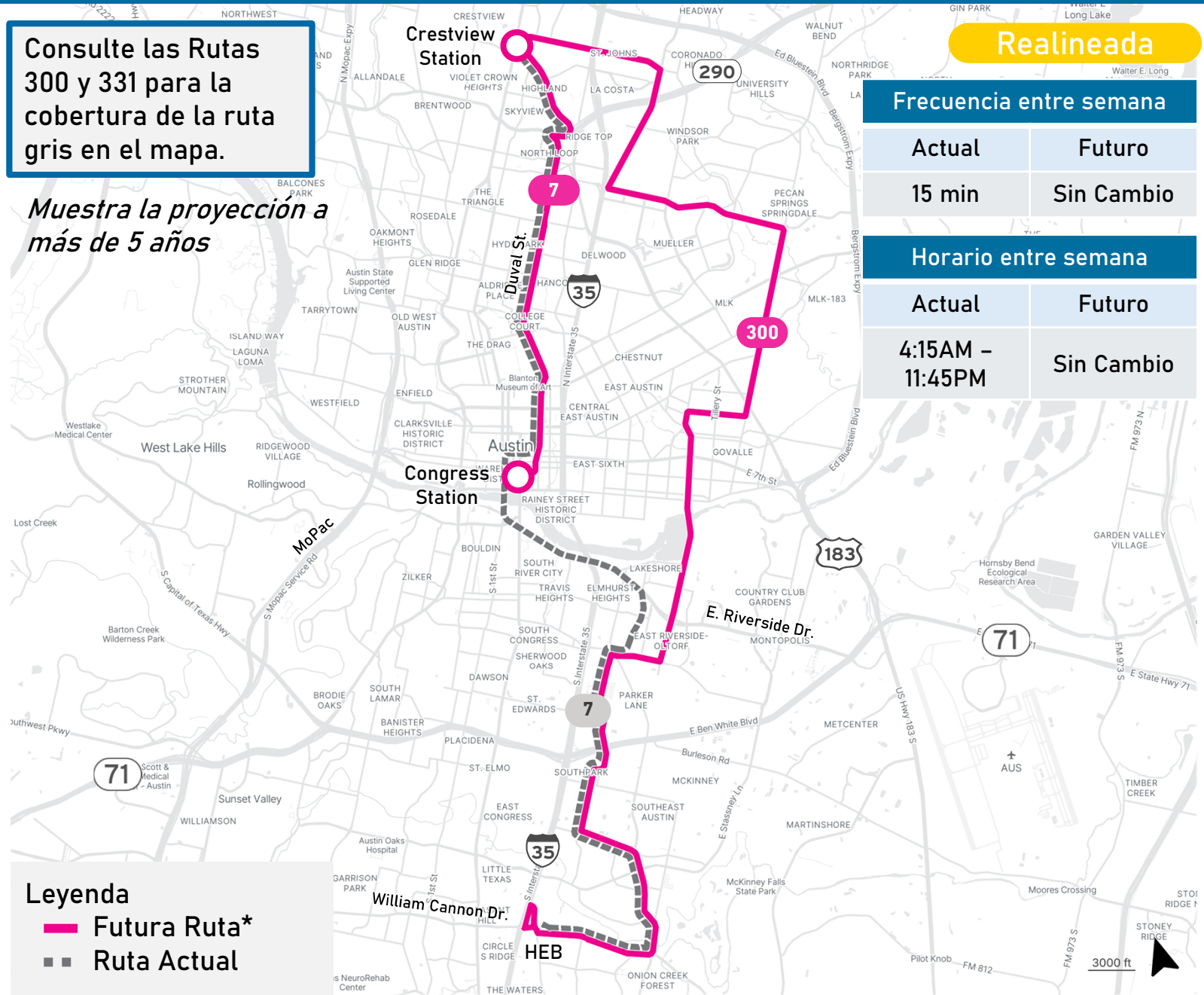
Fases



11

Consulte las Rutas 300 y 331 para la cobertura de la ruta gris en el mapa.

Muestra la proyección a más de 5 años



Realineada

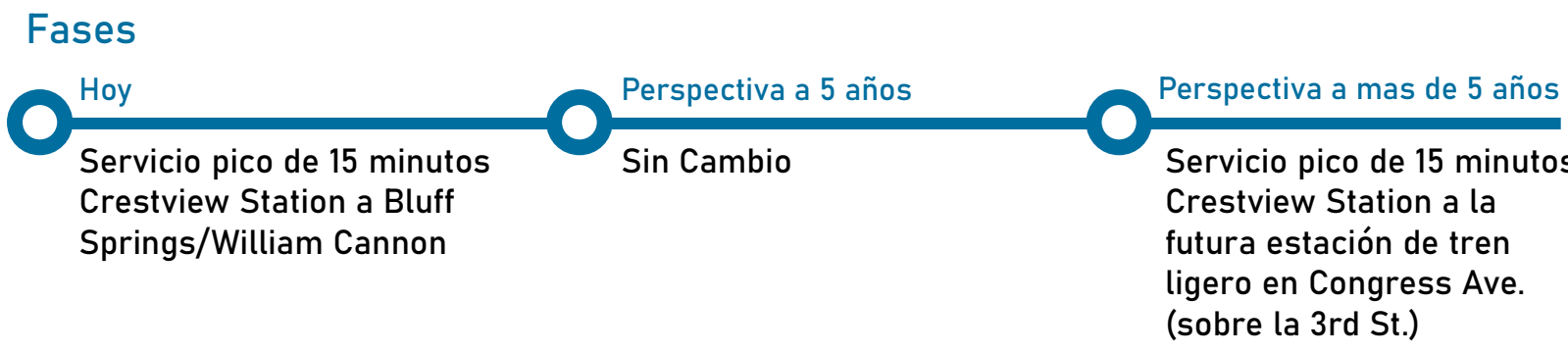
Frecuencia entre semana

Actual	Futuro
15 min	Sin Cambio

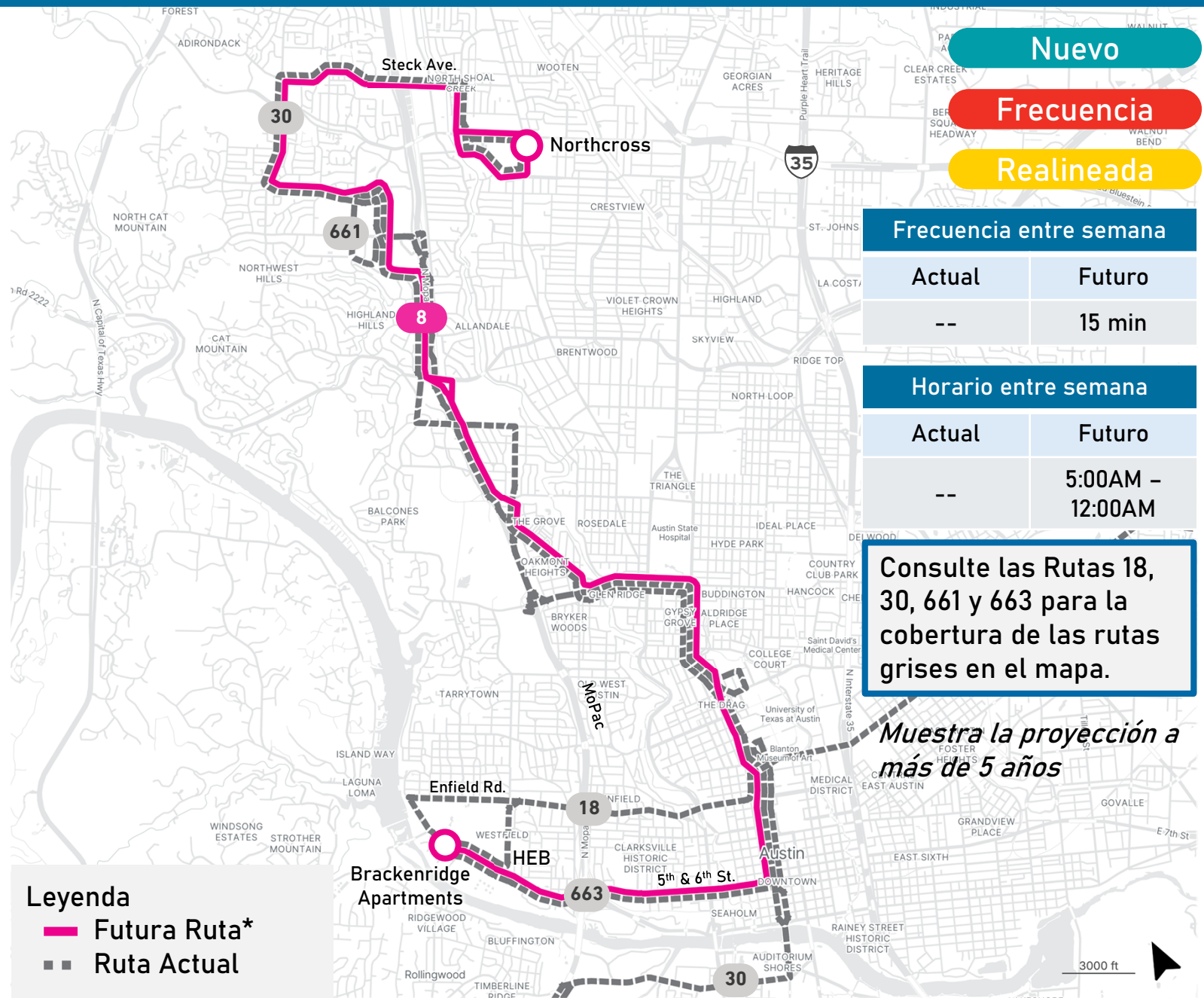
Horario entre semana

Actual	Futuro
4:15AM – 11:45PM	Sin Cambio

*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.

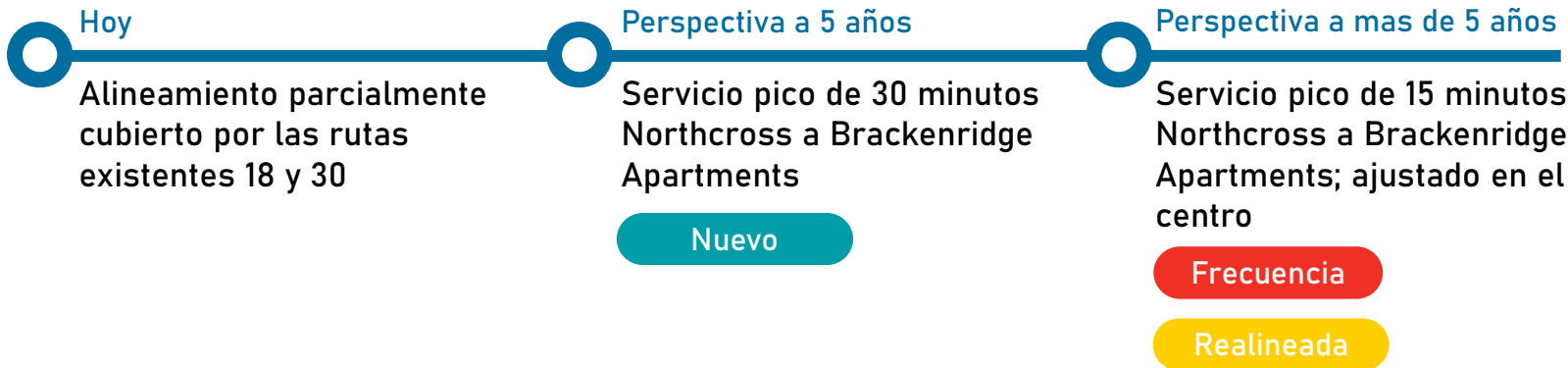


Realineada

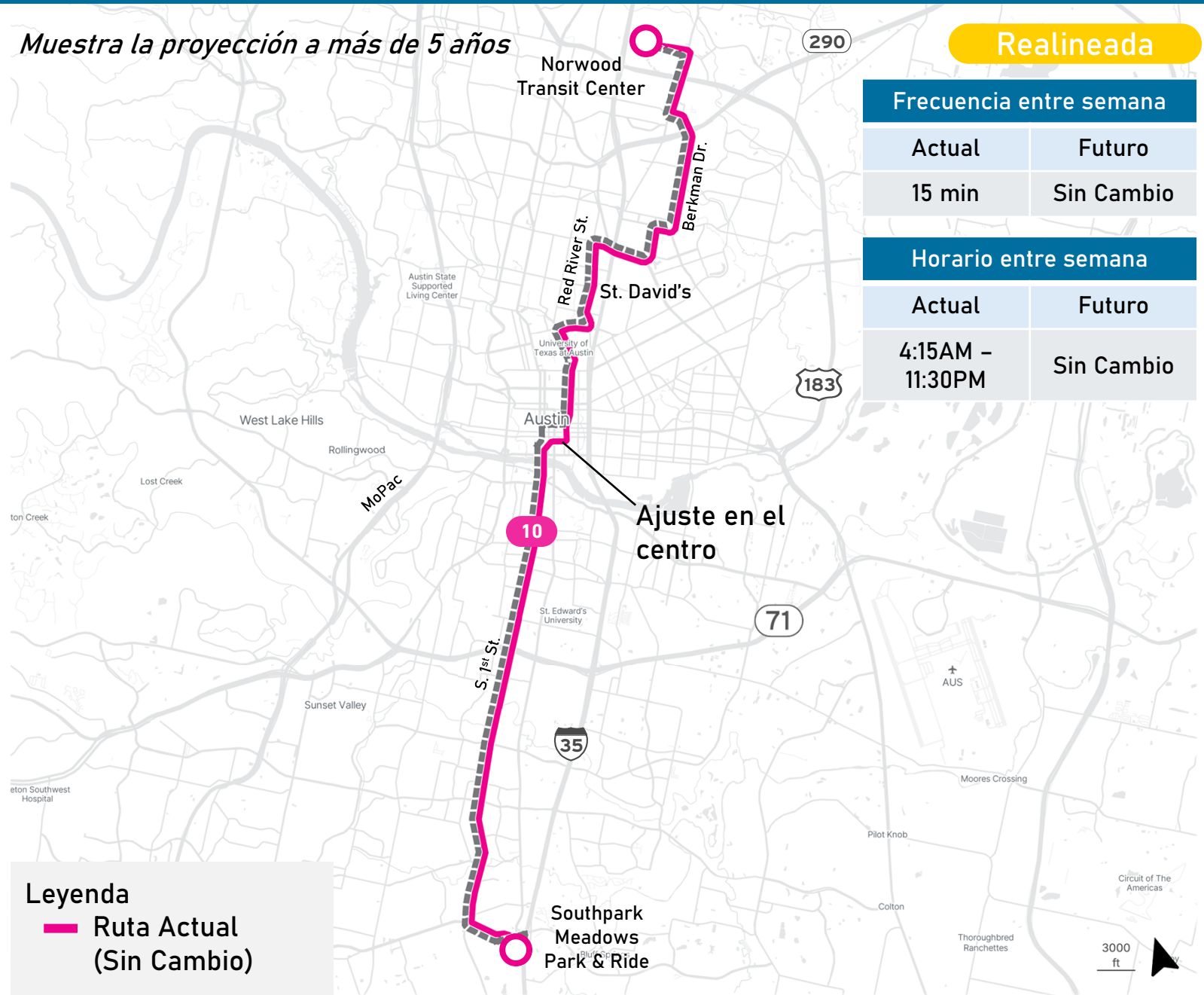


**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Fases



Muestra la proyección a más de 5 años



Realineada

Frecuencia entre semana

Actual	Futuro
15 min	Sin Cambio

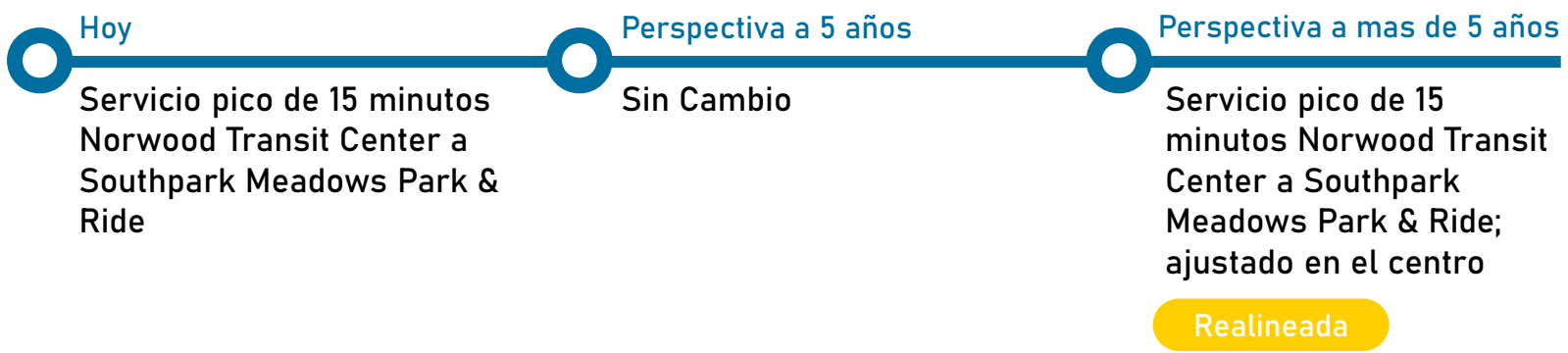
Horario entre semana

Actual	Futuro
4:15AM – 11:30PM	Sin Cambio

Leyenda

— Ruta Actual
(Sin Cambio)

Fases



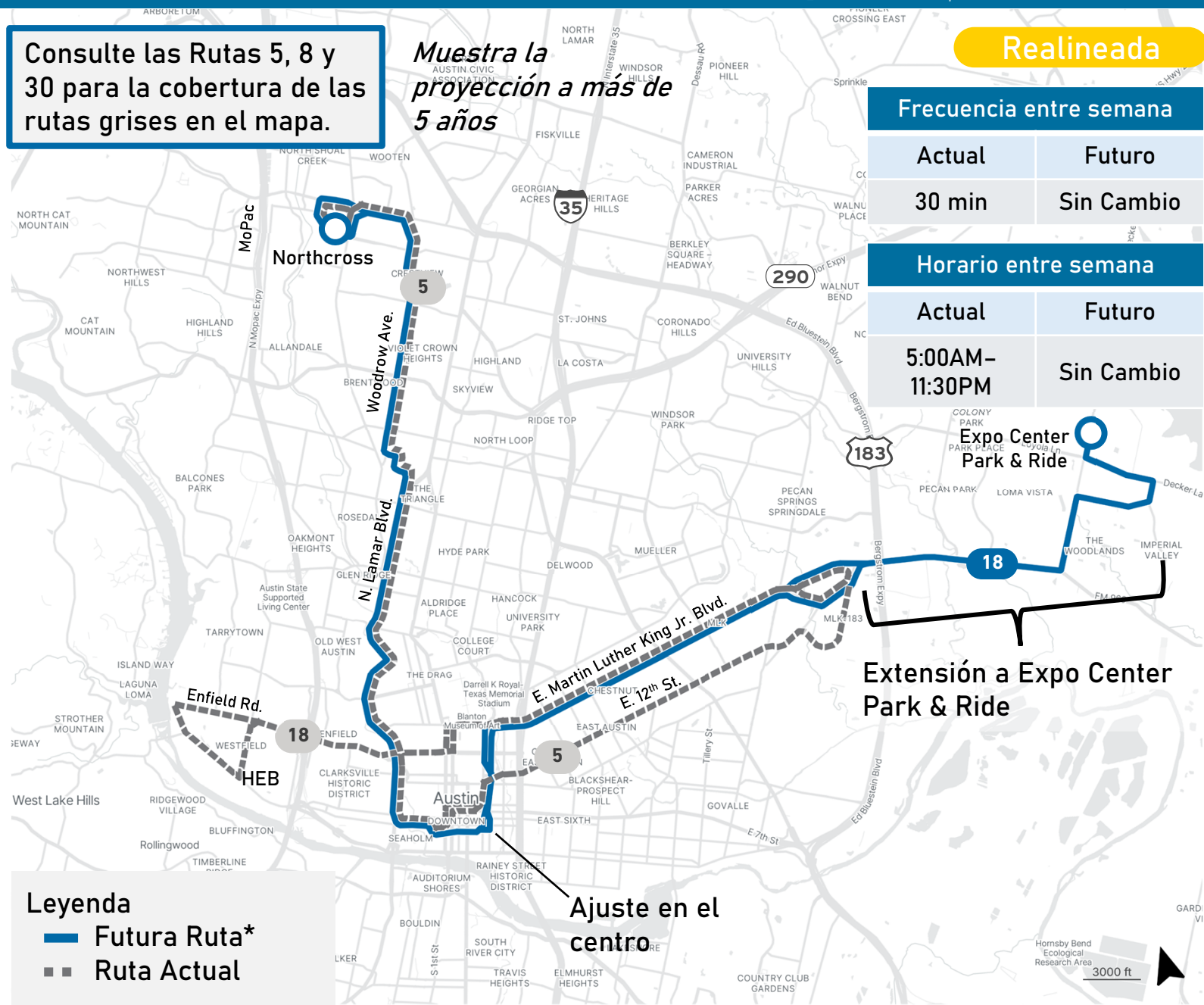
Consulte las Rutas 5, 8 y 30 para la cobertura de las rutas grises en el mapa.

Muestra la proyección a más de 5 años

Realineada

Frecuencia entre semana	
Actual	Futuro
30 min	Sin Cambio

Horario entre semana	
Actual	Futuro
5:00AM–11:30PM	Sin Cambio



- Leyenda**
- Futura Ruta*
 - - Ruta Actual

**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Fases

Hoy

Servicio pico de 30 minutos
Lake Austin a East MLK

Perspectiva a 5 años

Servicio pico de 30 minutos
Northcross a Expo Center
Park & Ride

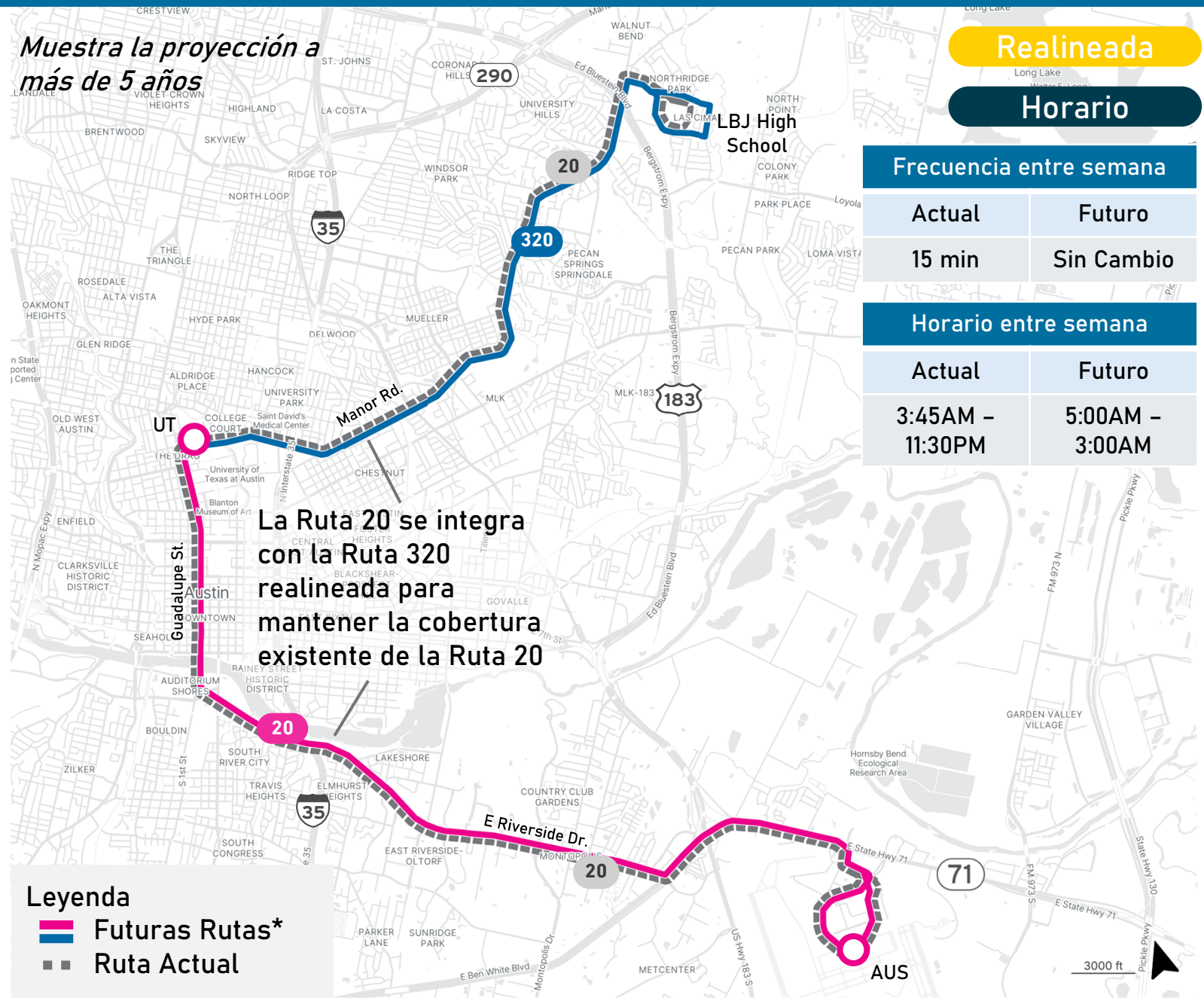
Realineada

Perspectiva a mas de 5 años

Servicio pico de 30 minutos
Northcross a
Expo Center Park &
Ride; ajustado en el
centro

Realineada

Muestra la proyección a más de 5 años



*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.

Fases

Hoy

Servicio pico de 15 minutos
LBJ High School a AUS

Perspectiva a 5 años

Servicio pico de 15 minutos
UT a AUS (acortado)

Realineada

Perspectiva a mas de 5 años

Servicio pico de 15 minutos
UT a AUS (Servicio nocturno); ajustado en el centro

Horario

Realineada

Consulte las Rutas 8, 18 y 310 para la cobertura de las rutas grises en el mapa.

Muestra la proyección a más de 5 años

Mantiene la cobertura de Wallingwood Dr.

Leyenda

Futura Ruta*

Ruta Actual

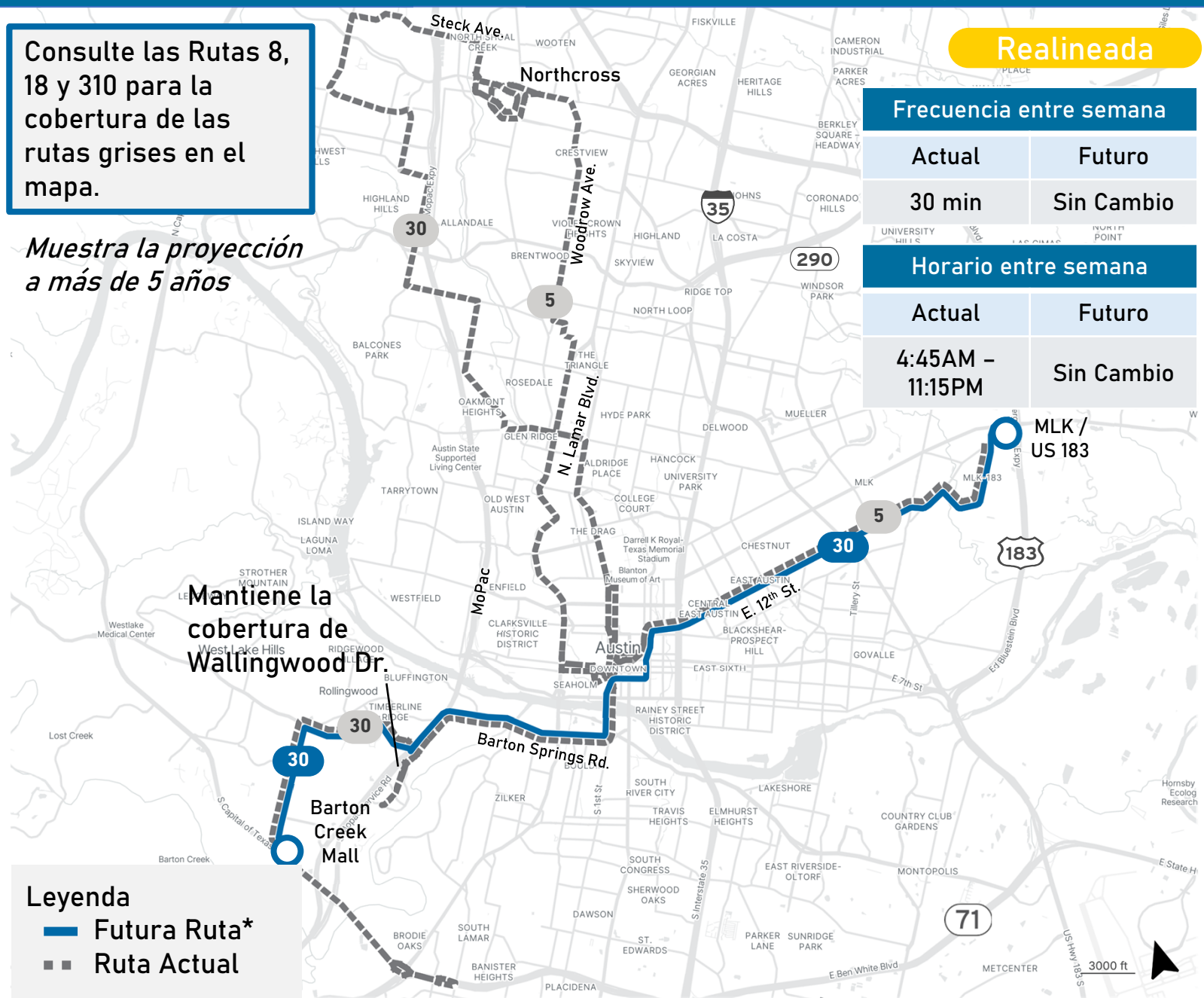
Realineada

Frecuencia entre semana

Actual	Futuro
30 min	Sin Cambio

Horario entre semana

Actual	Futuro
4:45AM – 11:15PM	Sin Cambio



*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.

Fases

Hoy

Servicio pico de 30 minutos Barton Creek a Northcross

Perspectiva a 5 años

Servicio pico de 30 minutos Barton Creek a East MLK

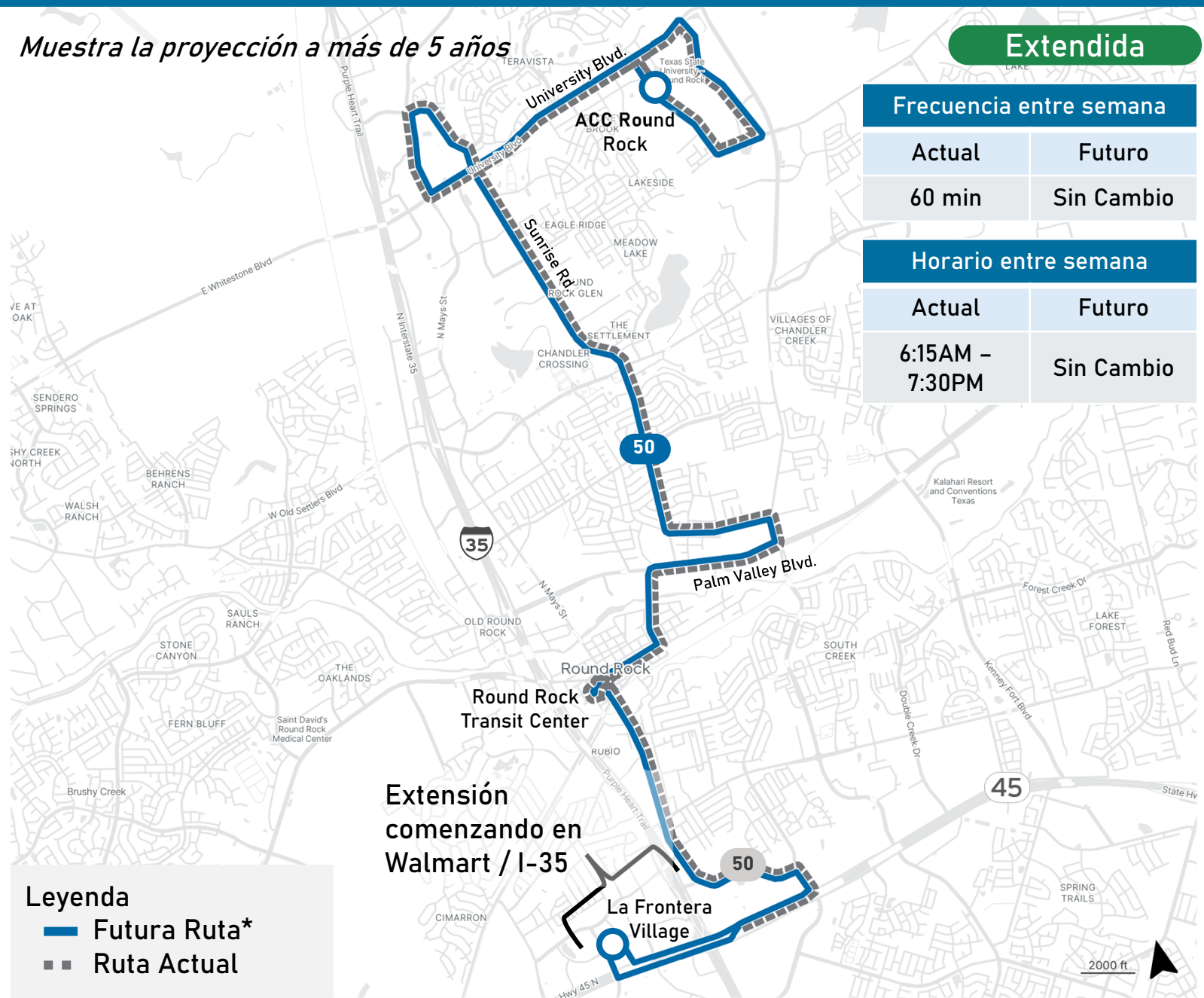
Realineada

Perspectiva a mas de 5 años

Servicio pico de 30 minutos Barton Creek a East MLK; ajustado en el centro

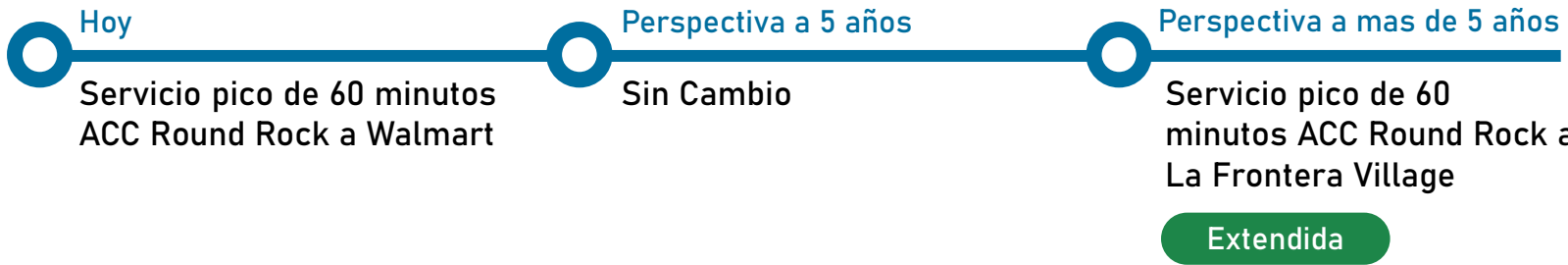
Realineada

Muestra la proyección a más de 5 años



**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Fases

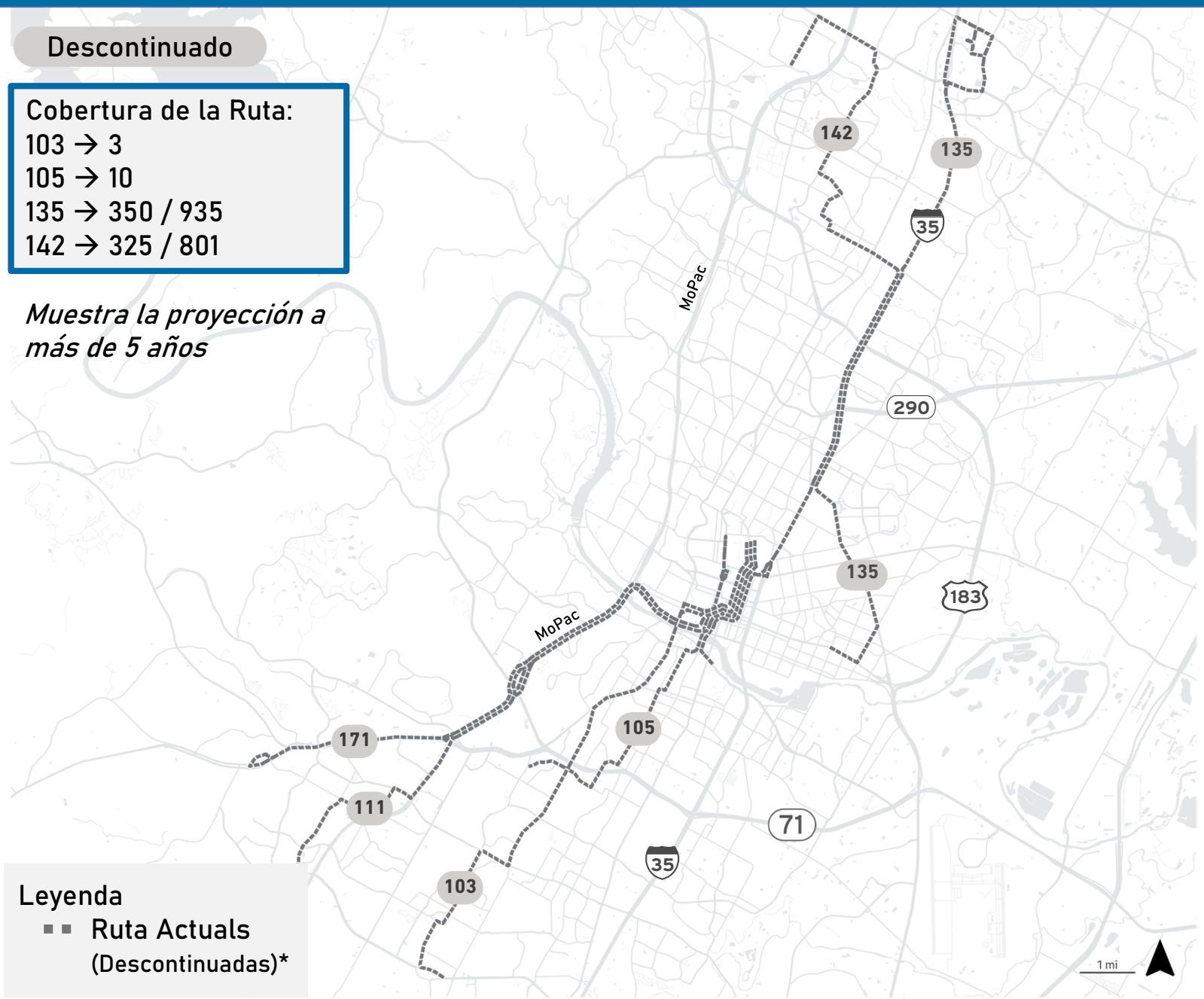


Descontinuado

Cobertura de la Ruta:

- 103 → 3
- 105 → 10
- 135 → 350 / 935
- 142 → 325 / 801

Muestra la proyección a más de 5 años



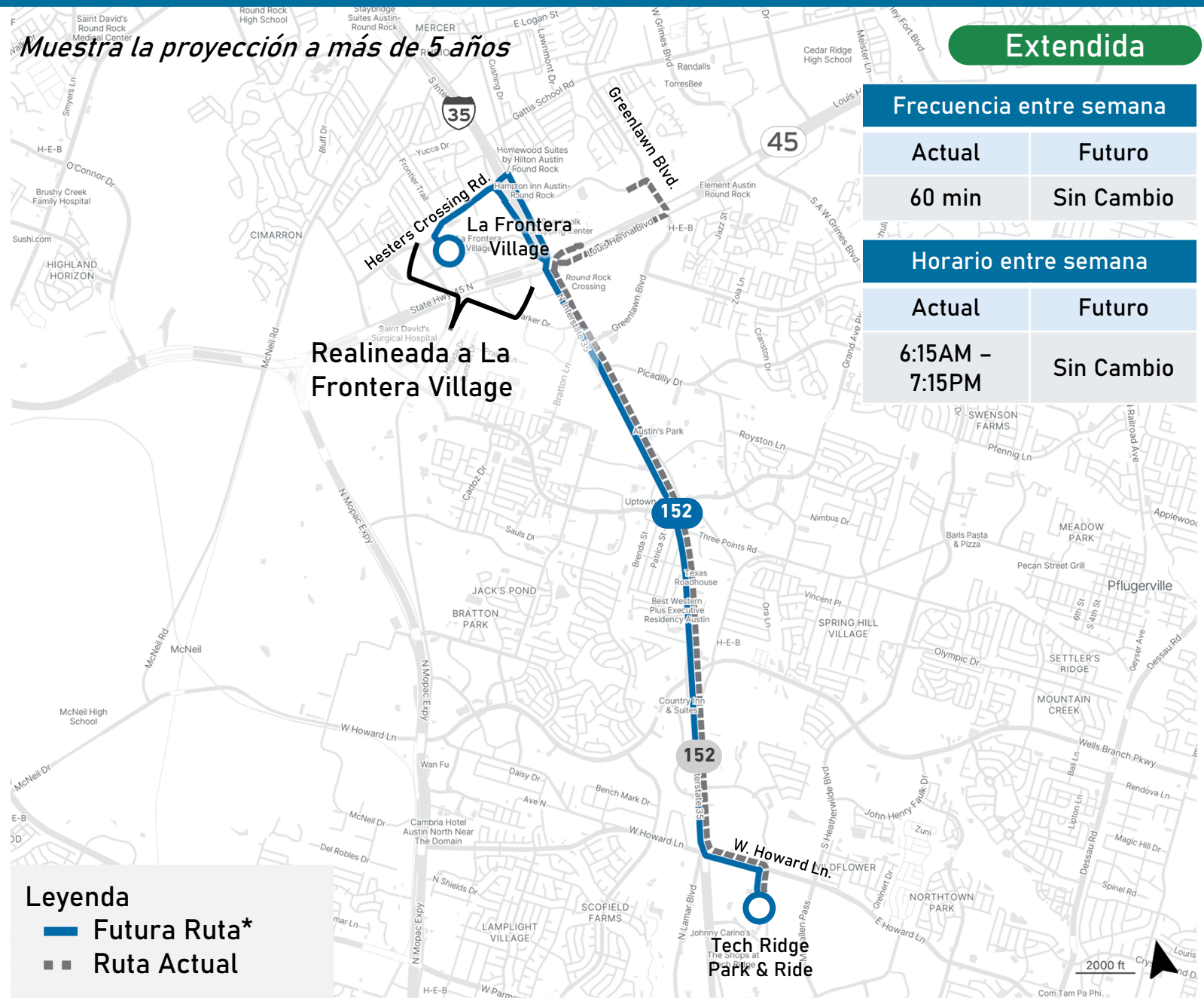
Leyenda

- Ruta Actuals (Descontinuadas)*

**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

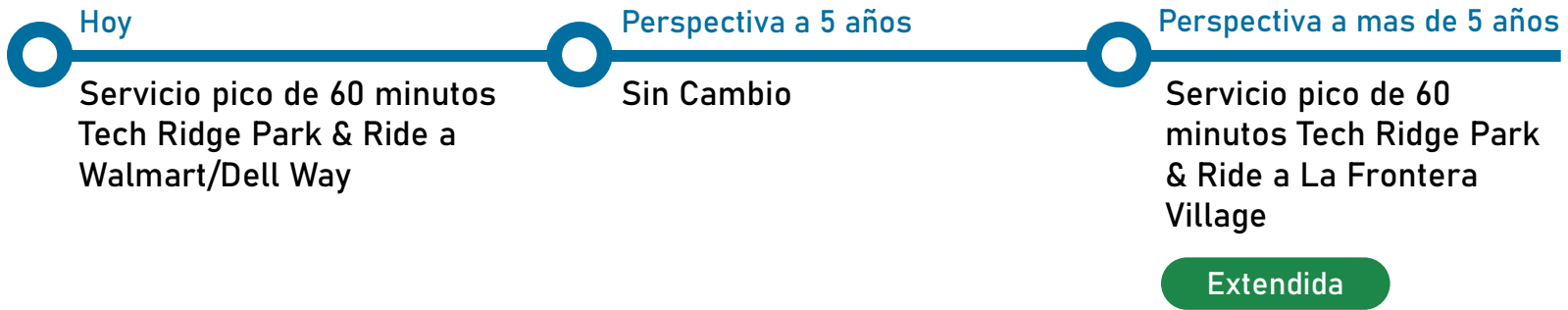
Fases

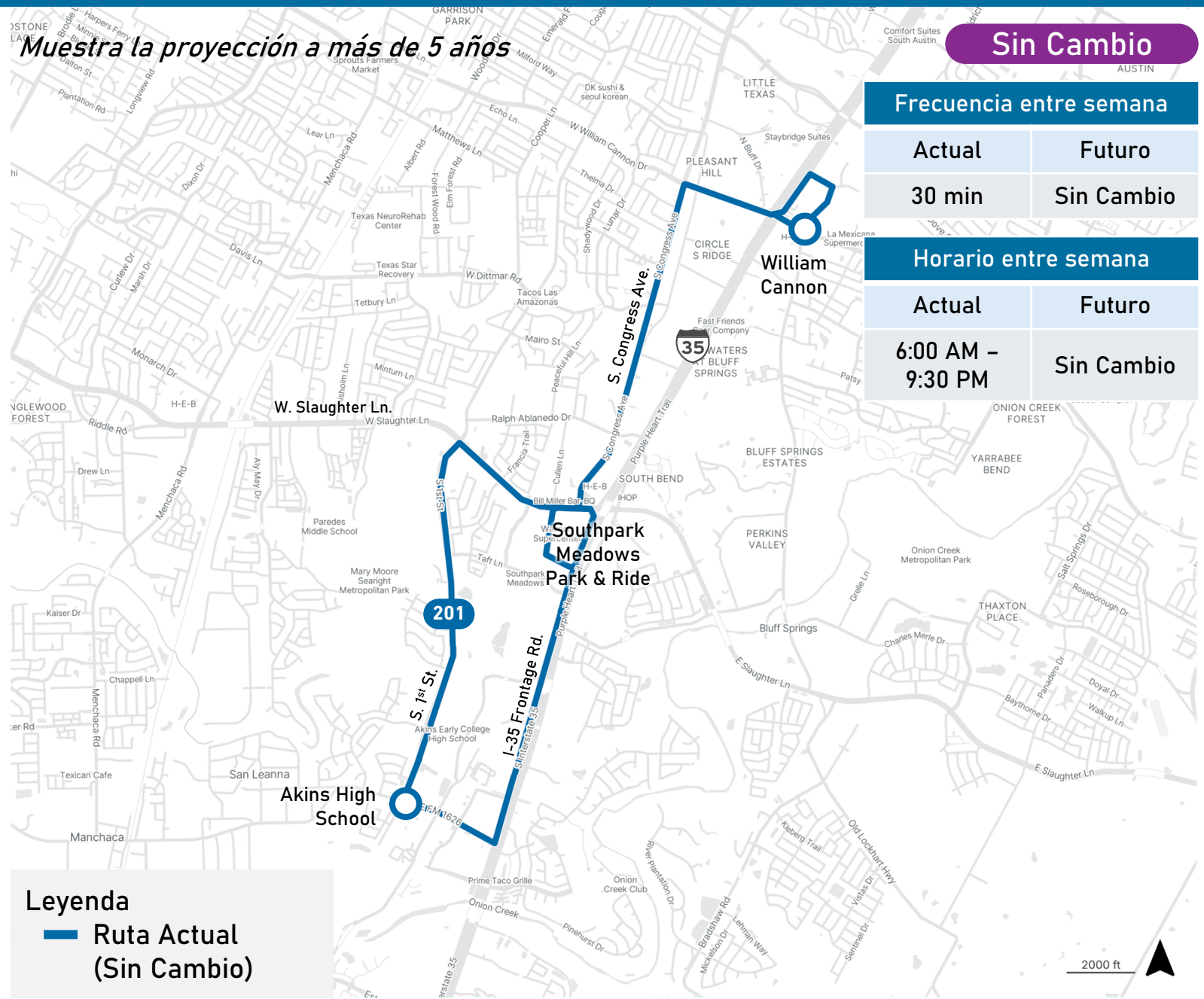
Hoy	Perspectiva a 5 años	Perspectiva a mas de 5 años
Las Rutas Flyer ofrecen servicio de transporte interurbano de paradas limitadas y horario limitado durante los días laborables	Los servicios Flyer descontinuados; reemplazados por rutas de servicio regular	N/A
	Descontinuado	



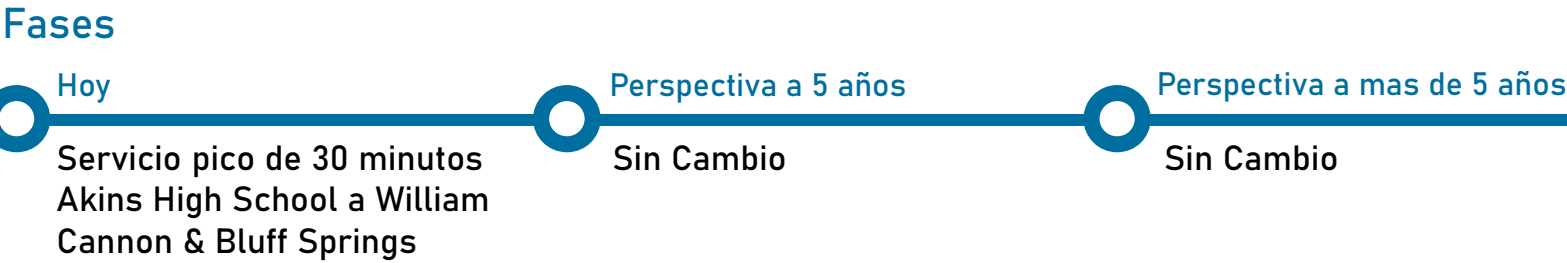
**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Fases

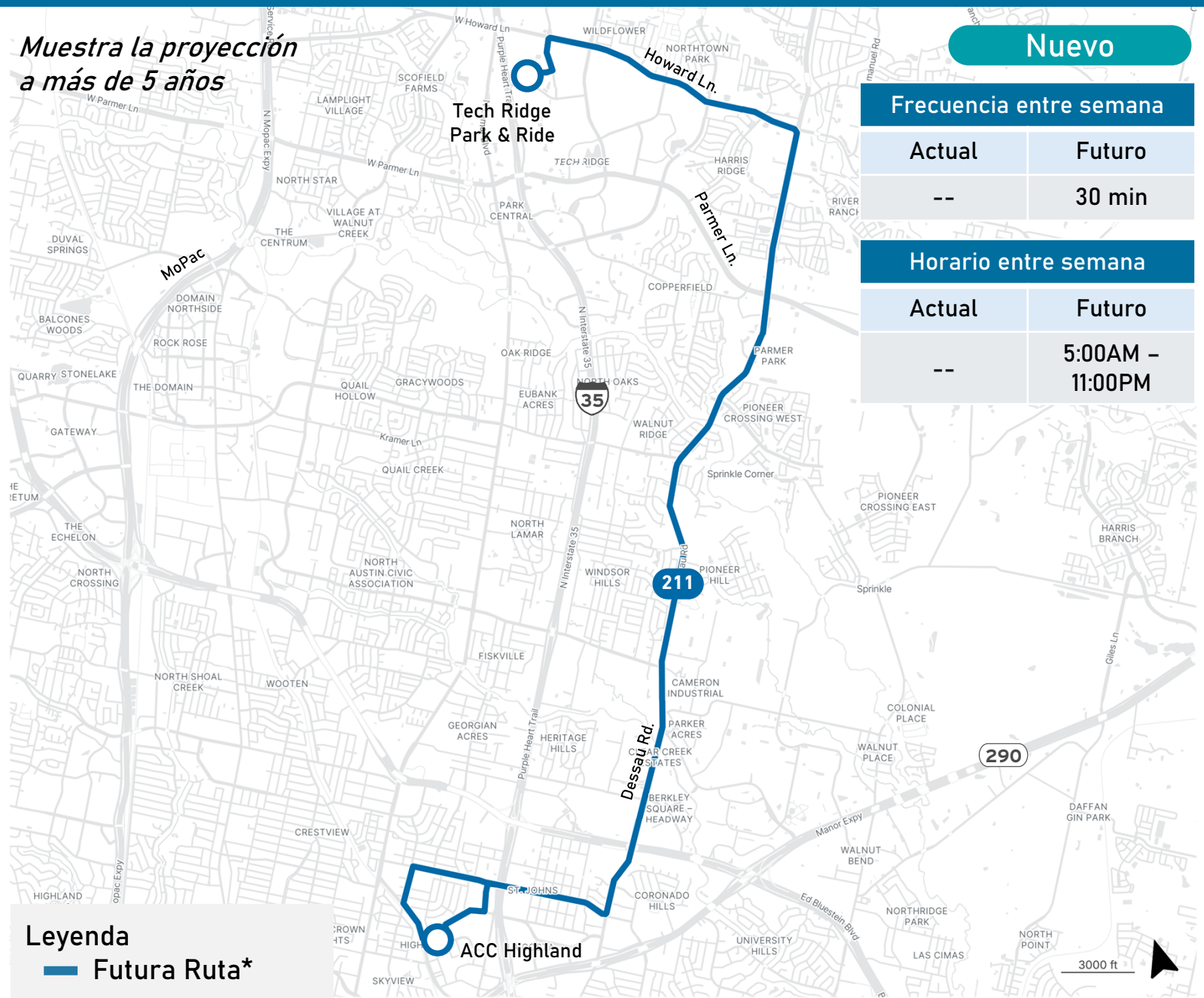




**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

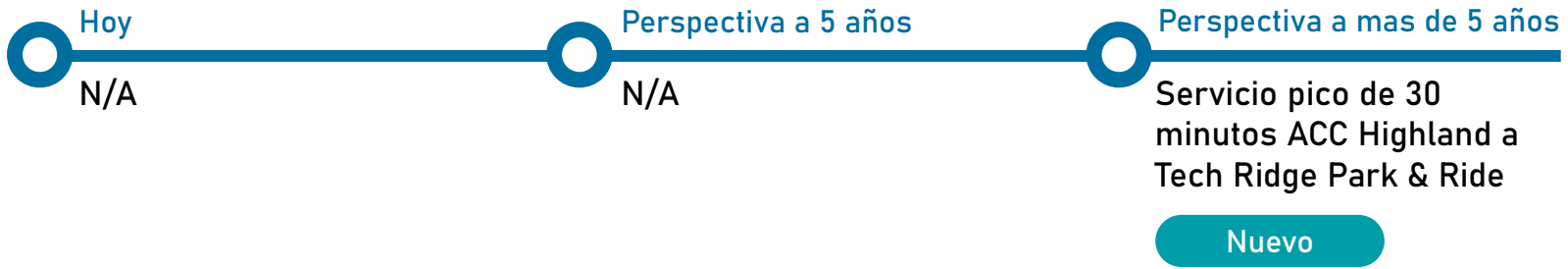


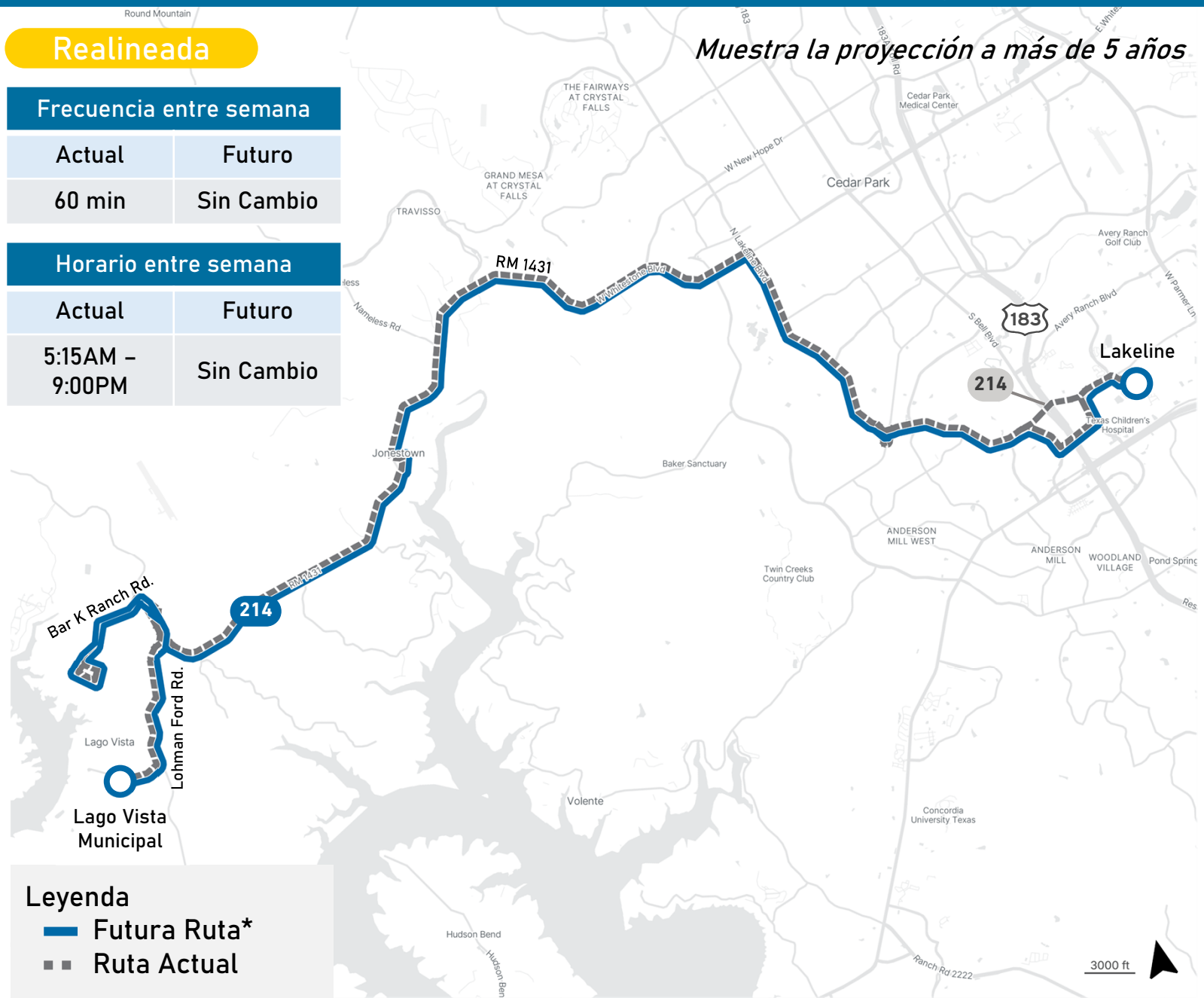
Muestra la proyección
a más de 5 años



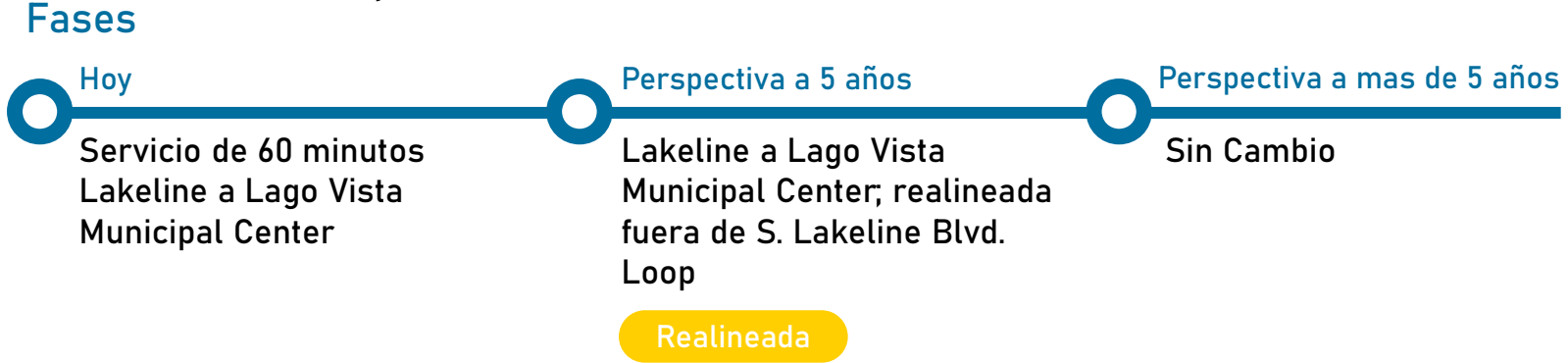
**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Fases



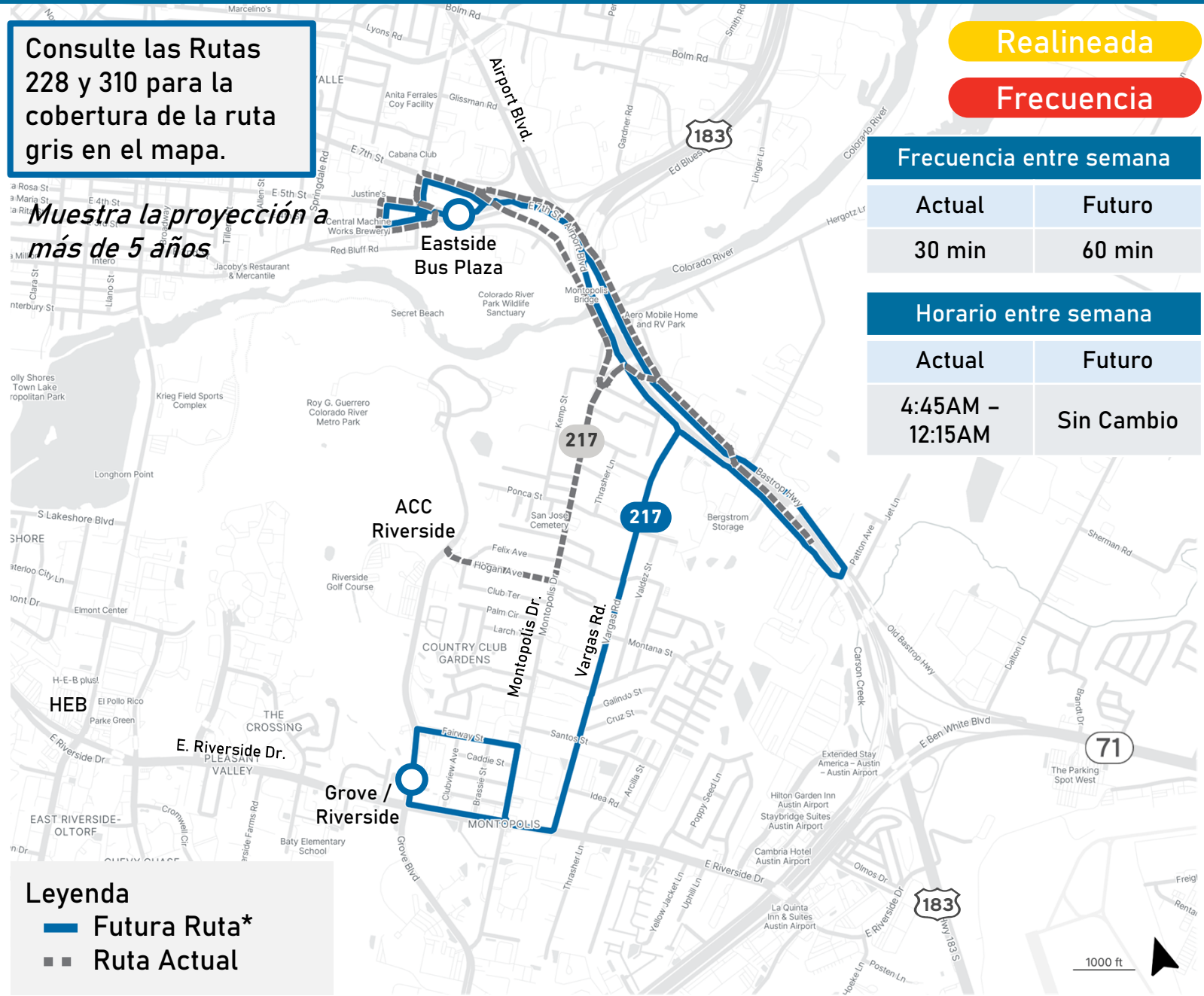


**Propuesta pendiente de la aprobación de la junta y del proceso de cambio de servicio, incluido el involucramiento de las ciudades miembros y de la comunidad.*



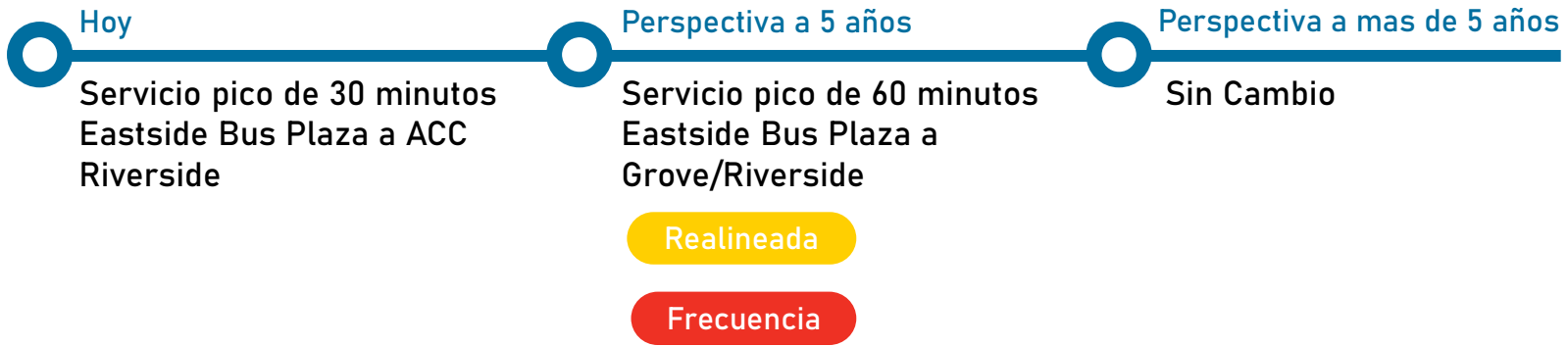
Consulte las Rutas 228 y 310 para la cobertura de la ruta gris en el mapa.

Muestra la proyección a más de 5 años



*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.

Fases



Muestra la proyección a más de 5 años

Realineada

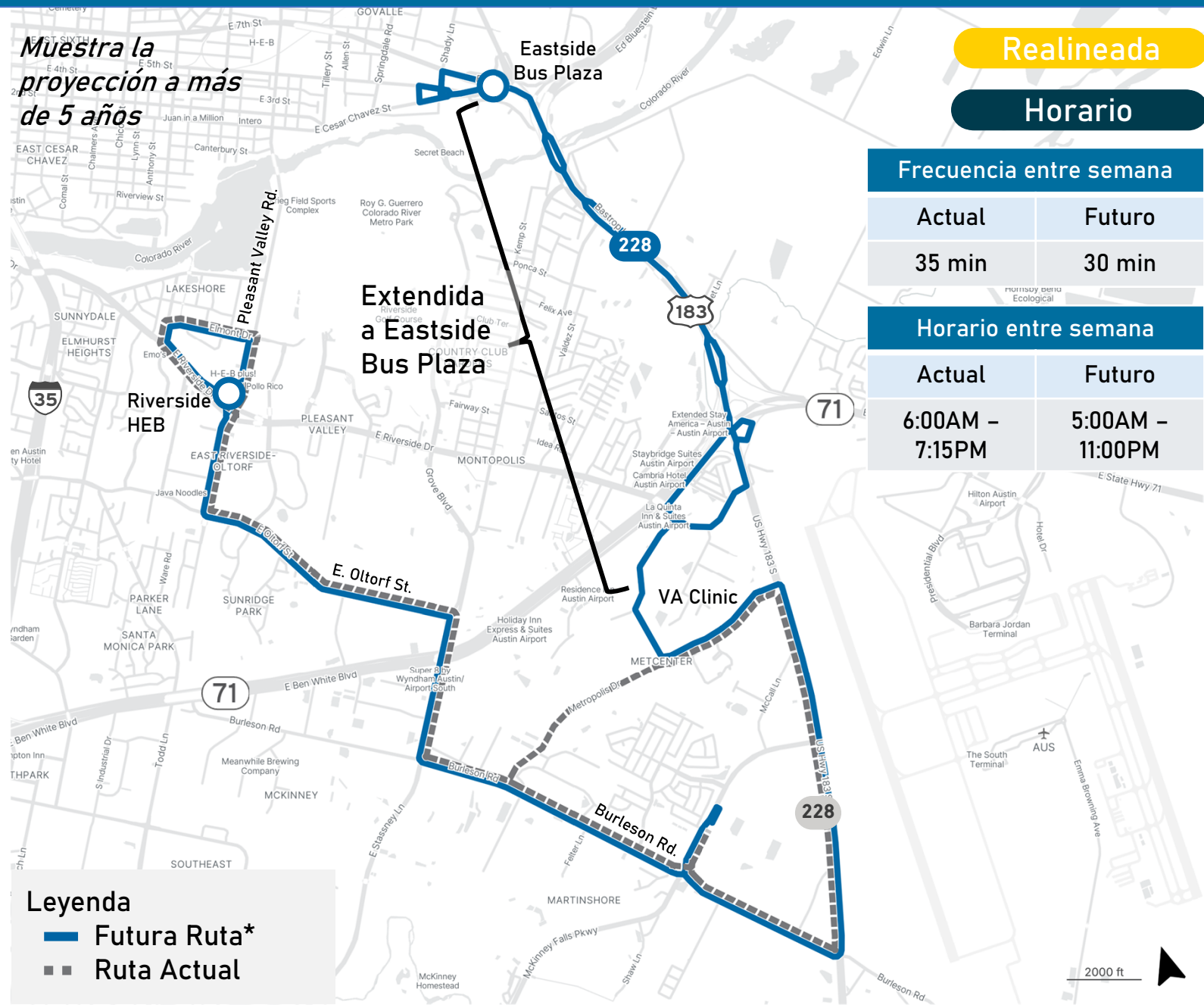
Horario

Frecuencia entre semana

Actual	Futuro
35 min	30 min

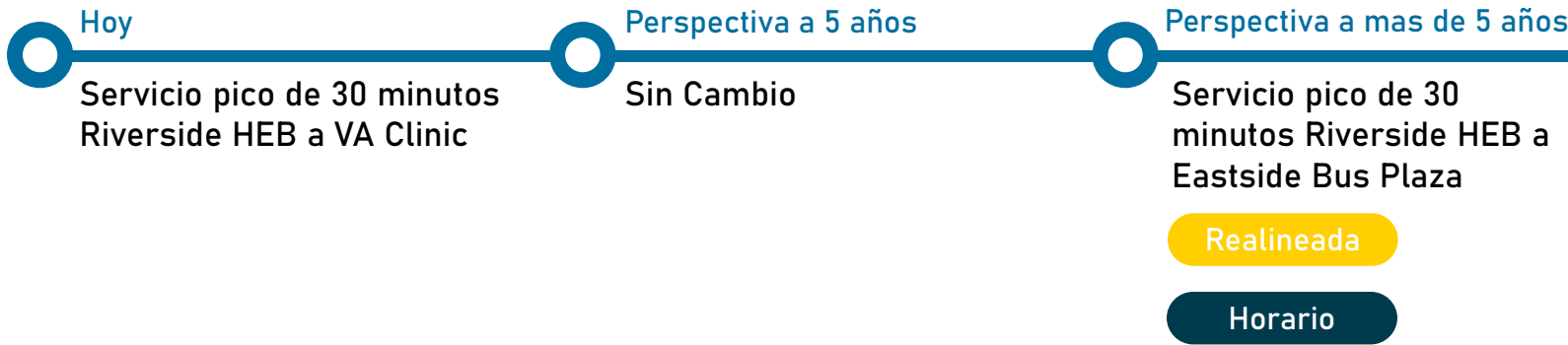
Horario entre semana

Actual	Futuro
6:00AM – 7:15PM	5:00AM – 11:00PM



*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.

Fases






Descontinuado

Frecuencia entre semana

Actual	Futuro
60 min	--

Horario entre semana

Actual	Futuro
7:00AM – 9:30PM	--

 Futuras Rutas*
 Ruta Actual
 Zona de Pickup

**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Hoy

Servicio pico de 60 minutos
Cubriendo Decker/Daffan

Perspectiva a 5 años

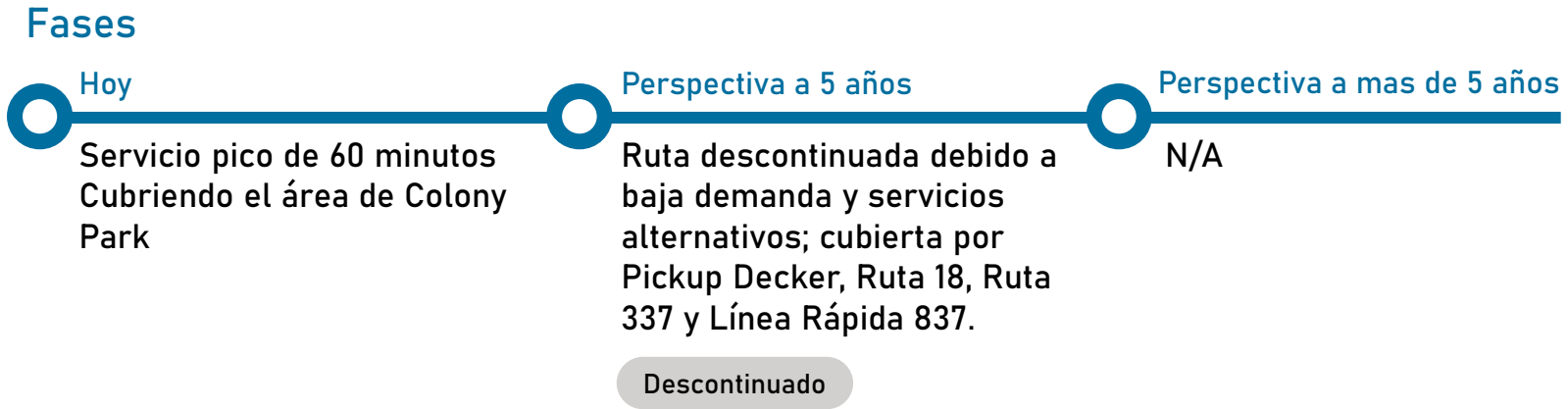
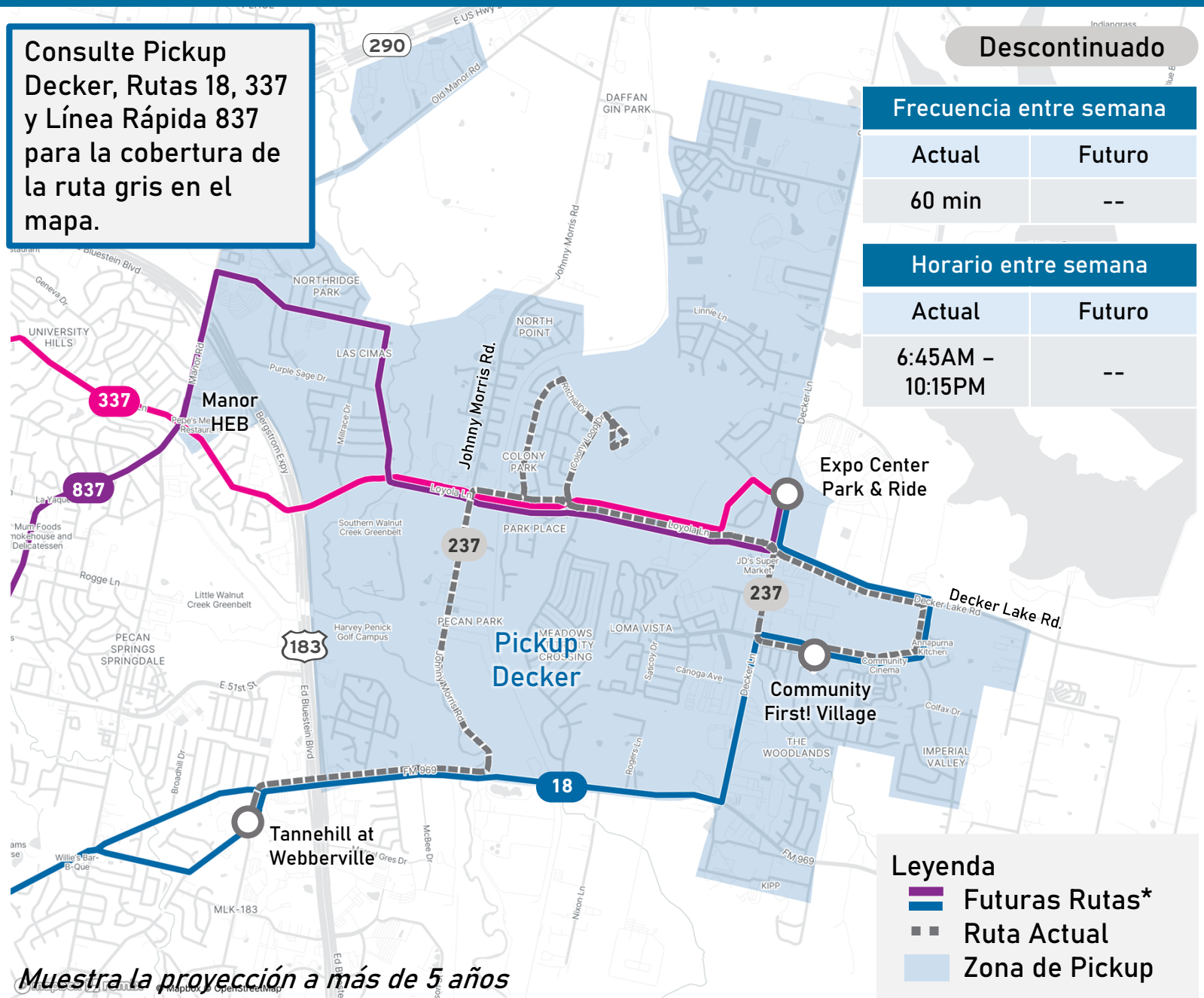
Ruta descontinuada debido a baja demanda y servicios alternativos; cubierta por Pickup Decker, Ruta 337 y Línea Rápida 837.

Descontinuado

Perspectiva a mas de 5 años

N/A

Consulte Pickup Decker, Rutas 18, 337 y Línea Rápida 837 para la cobertura de la ruta gris en el mapa.



Muestra la proyección a más de 5 años

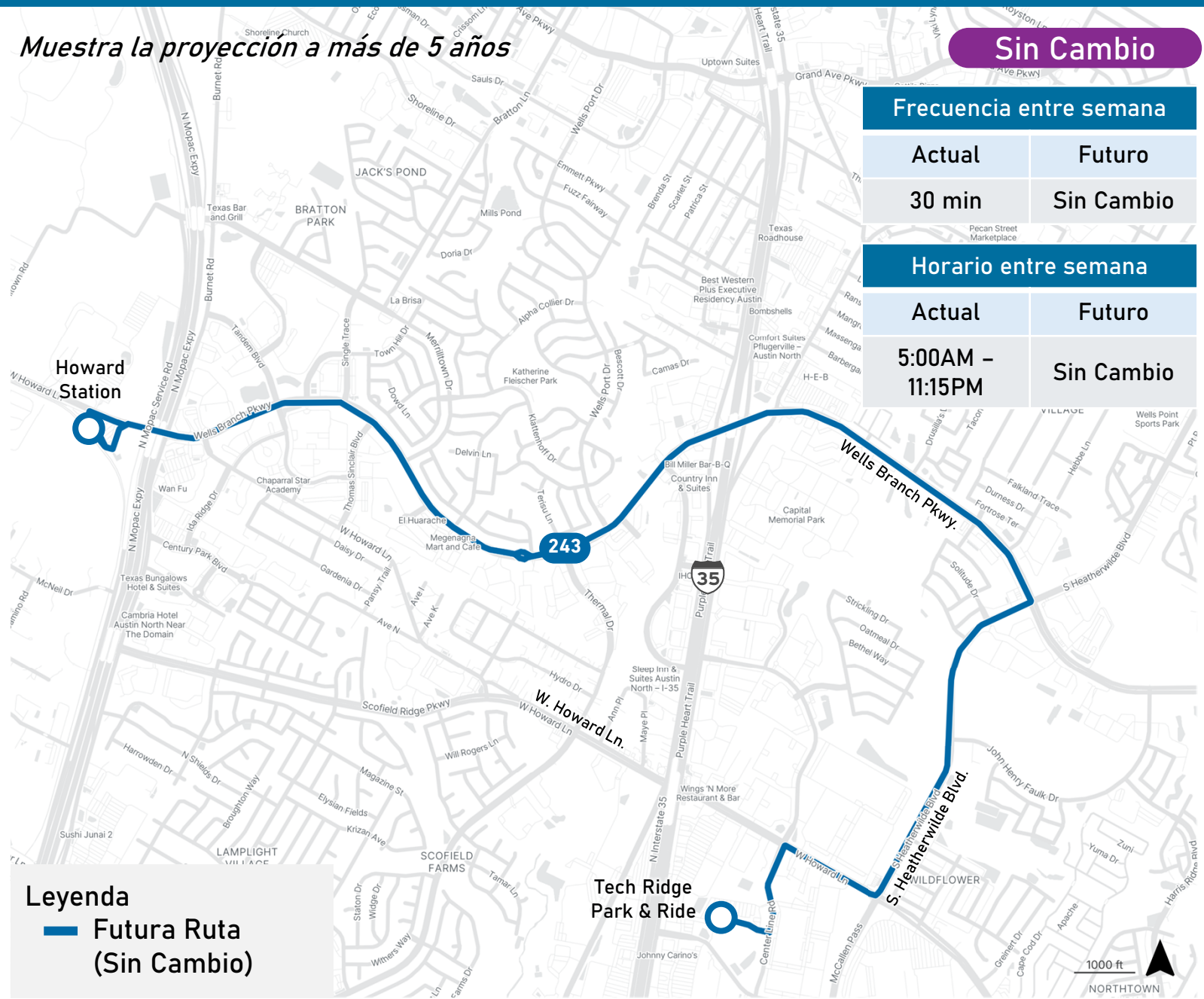
Sin Cambio

Frecuencia entre semana

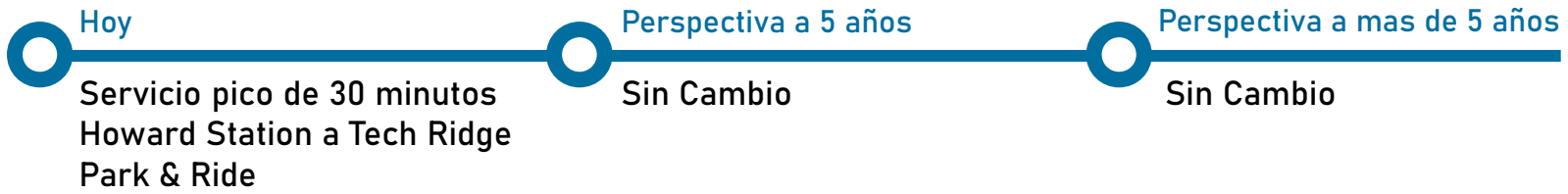
Actual	Futuro
30 min	Sin Cambio

Horario entre semana

Actual	Futuro
5:00AM – 11:15PM	Sin Cambio



Fases



Muestra la proyección a más de 5 años

Extendida

Horario

Frecuencia entre semana

Actual	Futuro
30 min	Sin Cambio

Horario entre semana

Actual	Futuro
5:00AM – 9:45PM	5:00AM – 11:00PM

Riverside HEB

Extensión desde Grove Blvd.

Del Valle High School

Legenda

- Futura Ruta*
- Ruta Actual

*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.

Fases

Hoy

Servicio pico de 30 minutos
Del Valle a Grove Blvd.

Perspectiva a 5 años

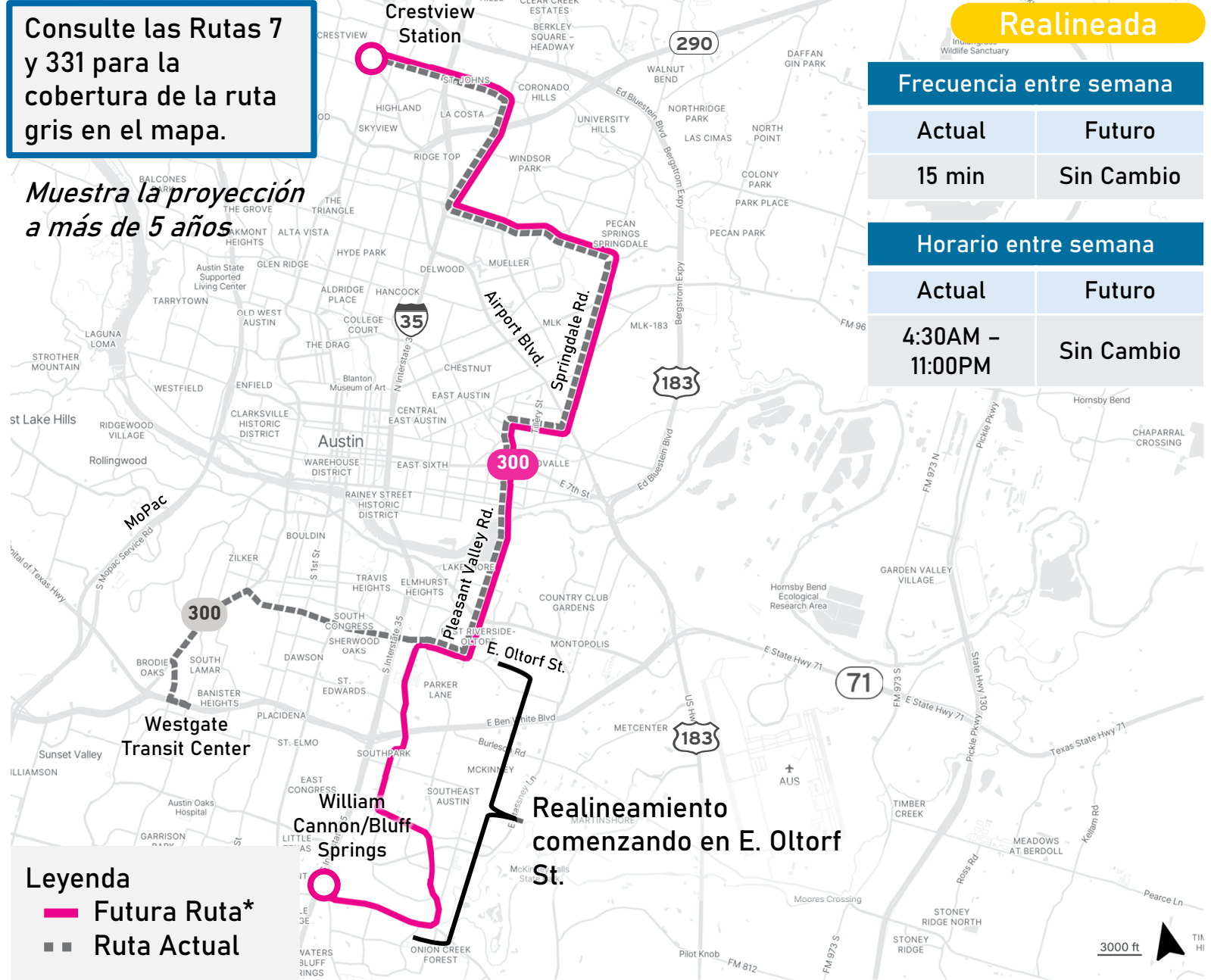
Servicio pico de 30 minutos
Del Valle a Riverside HEB
con horario extendido

Extendida

Horario

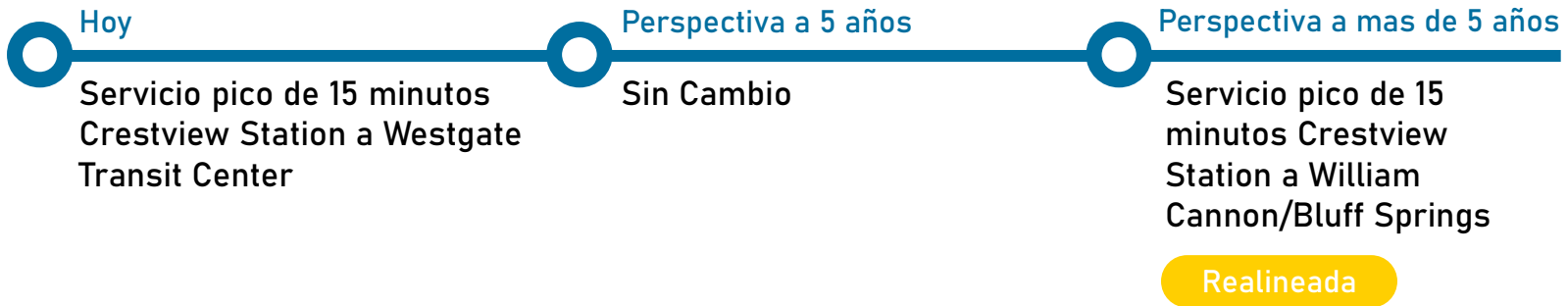
Perspectiva a mas de 5 años

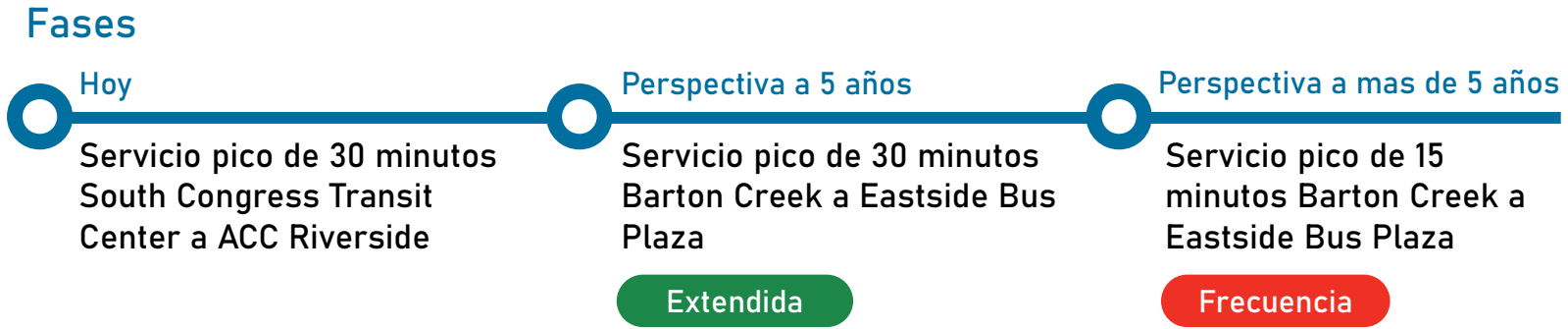
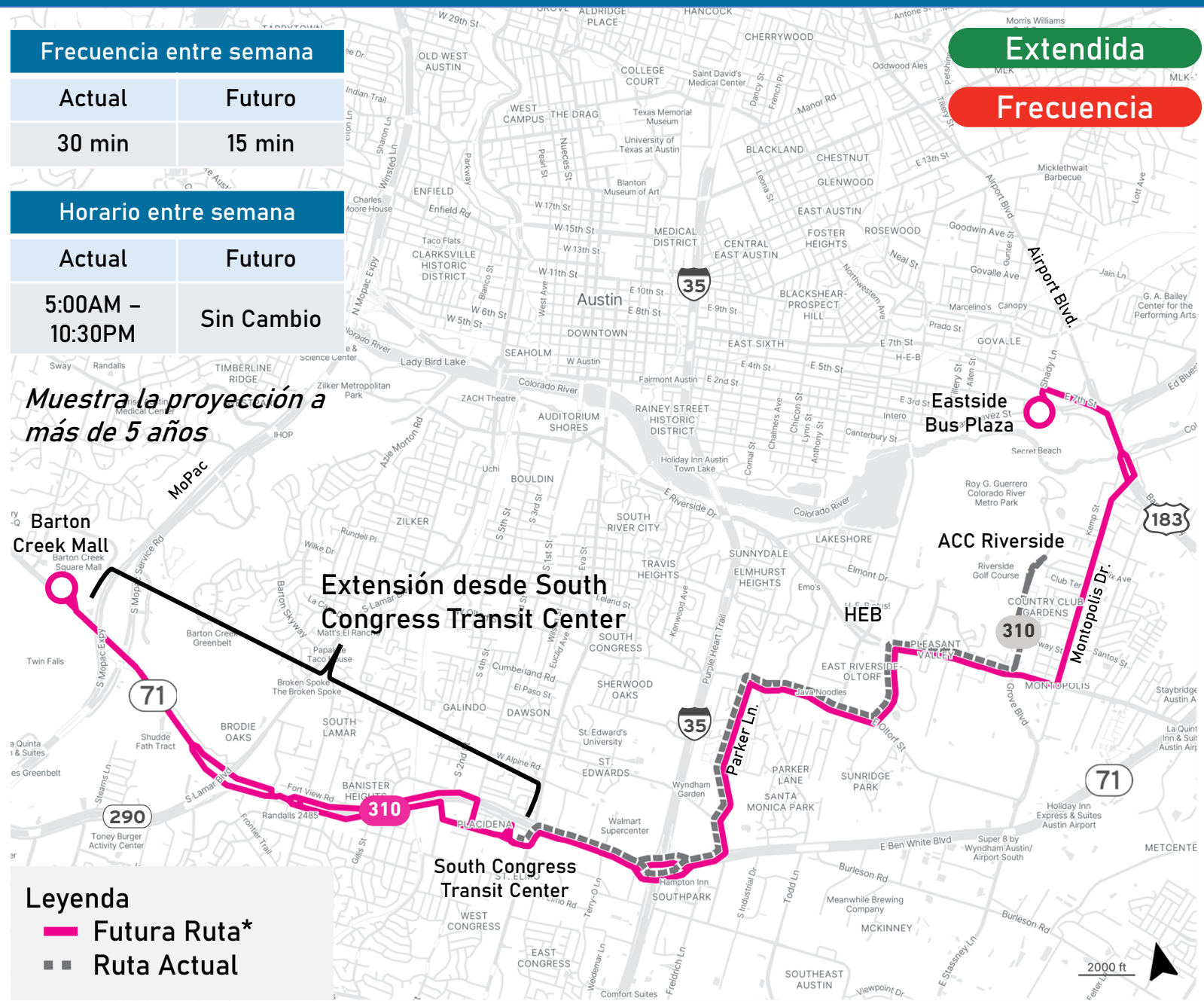
Sin Cambio

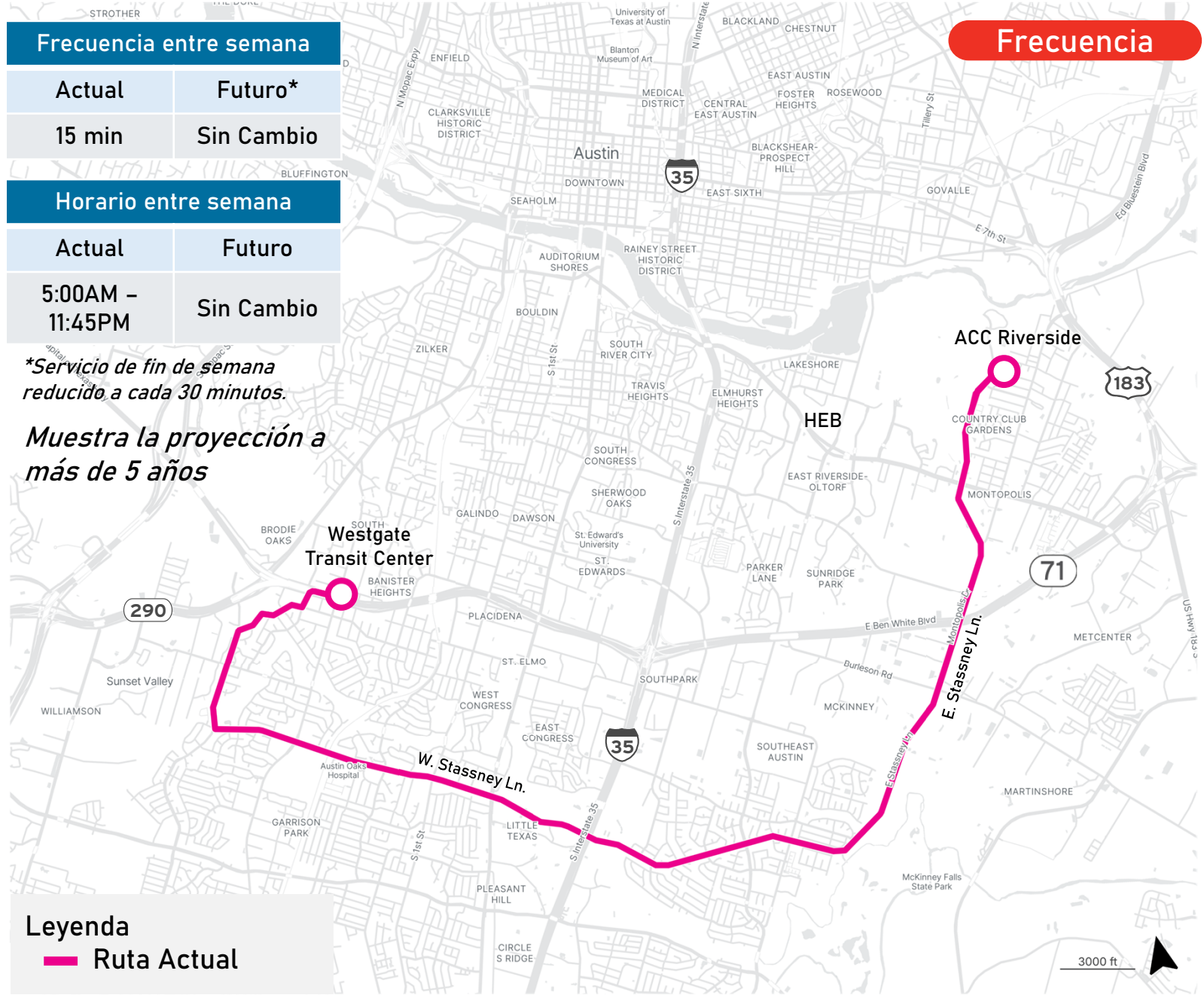


**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

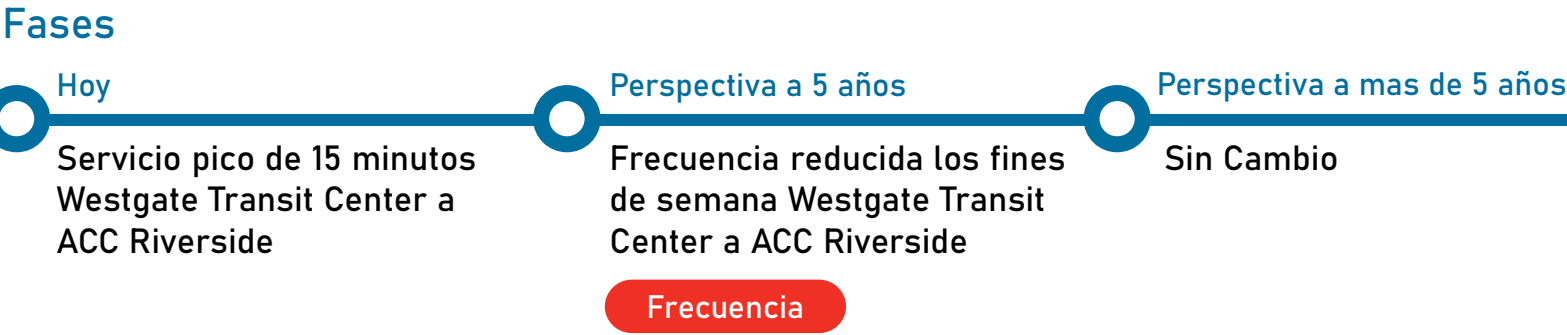
Fases

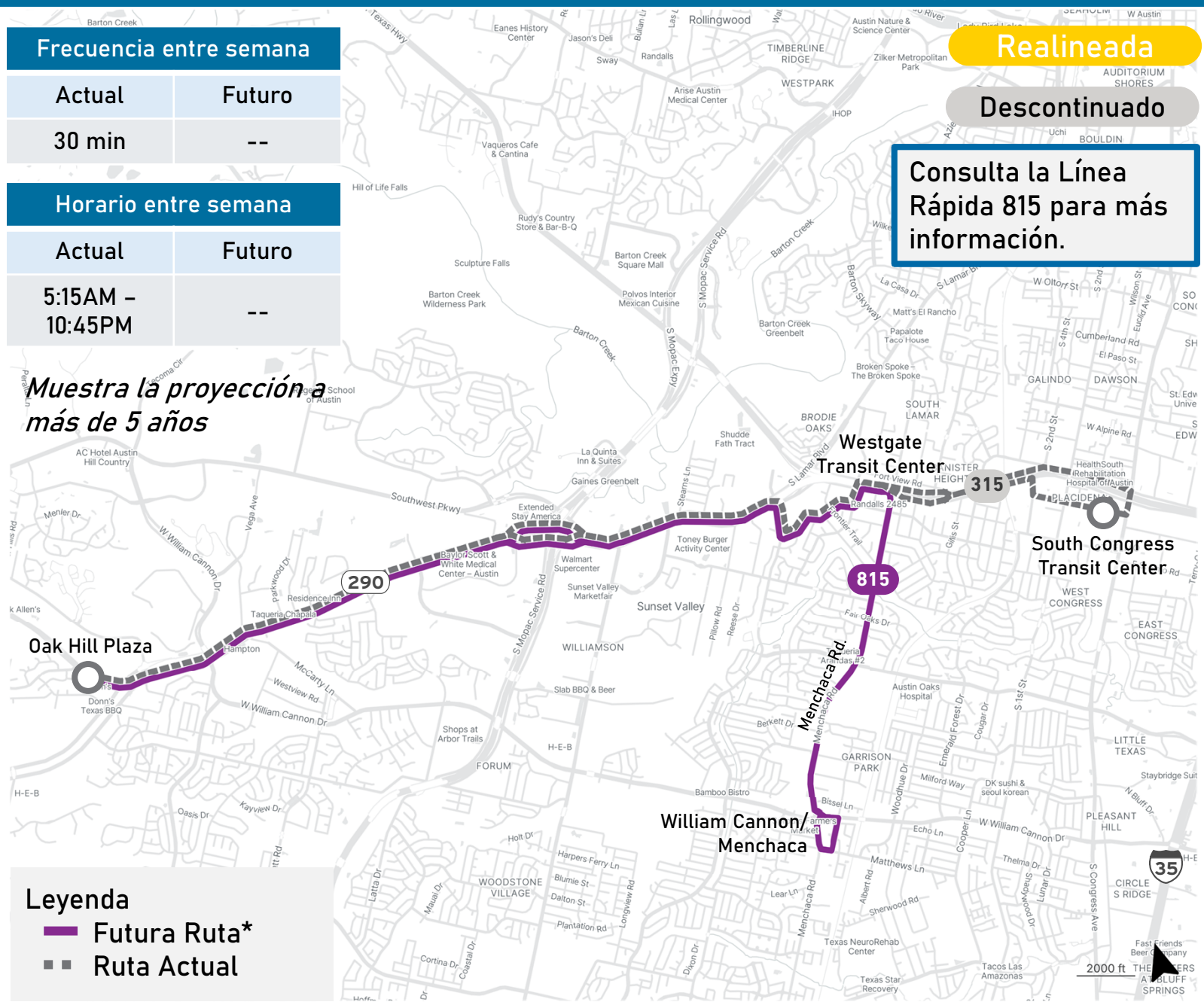




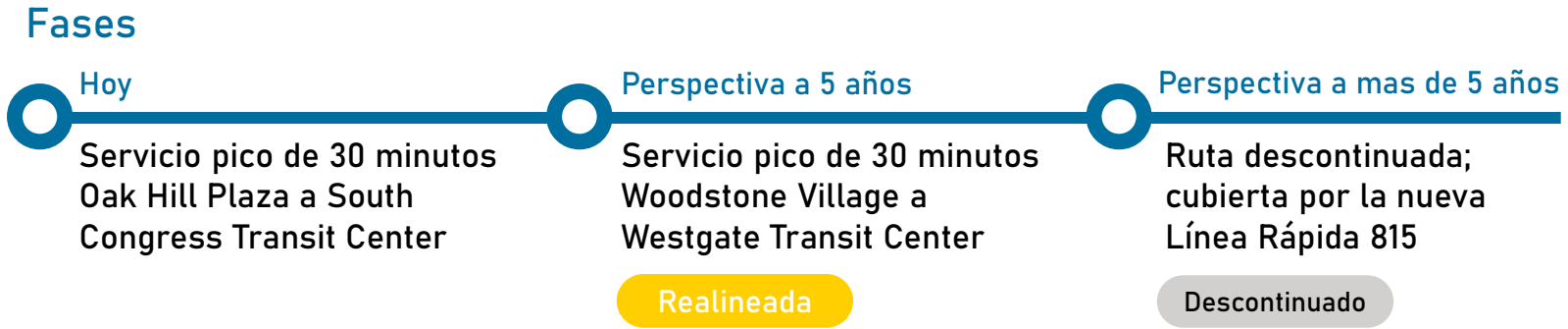


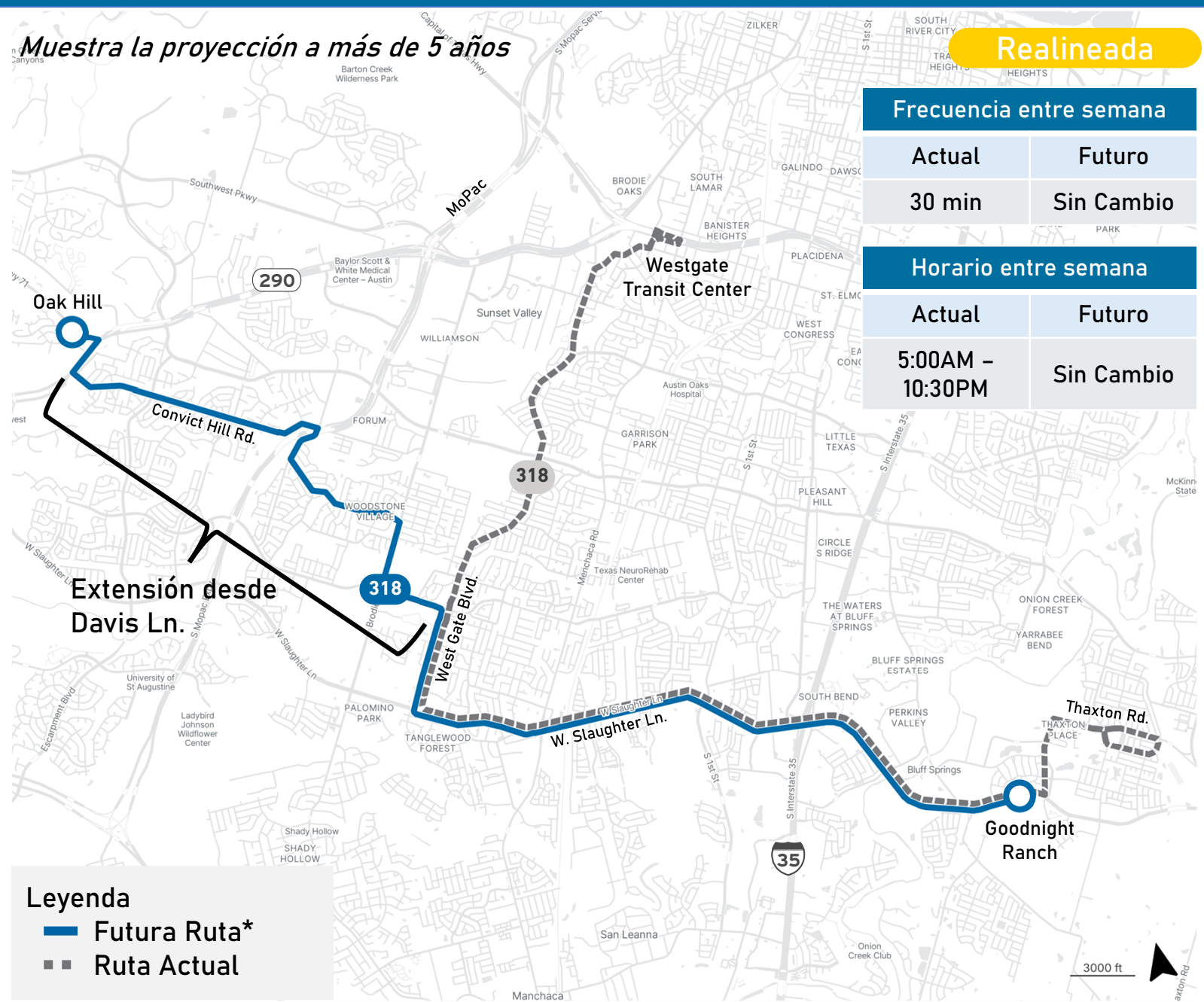
**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*





**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

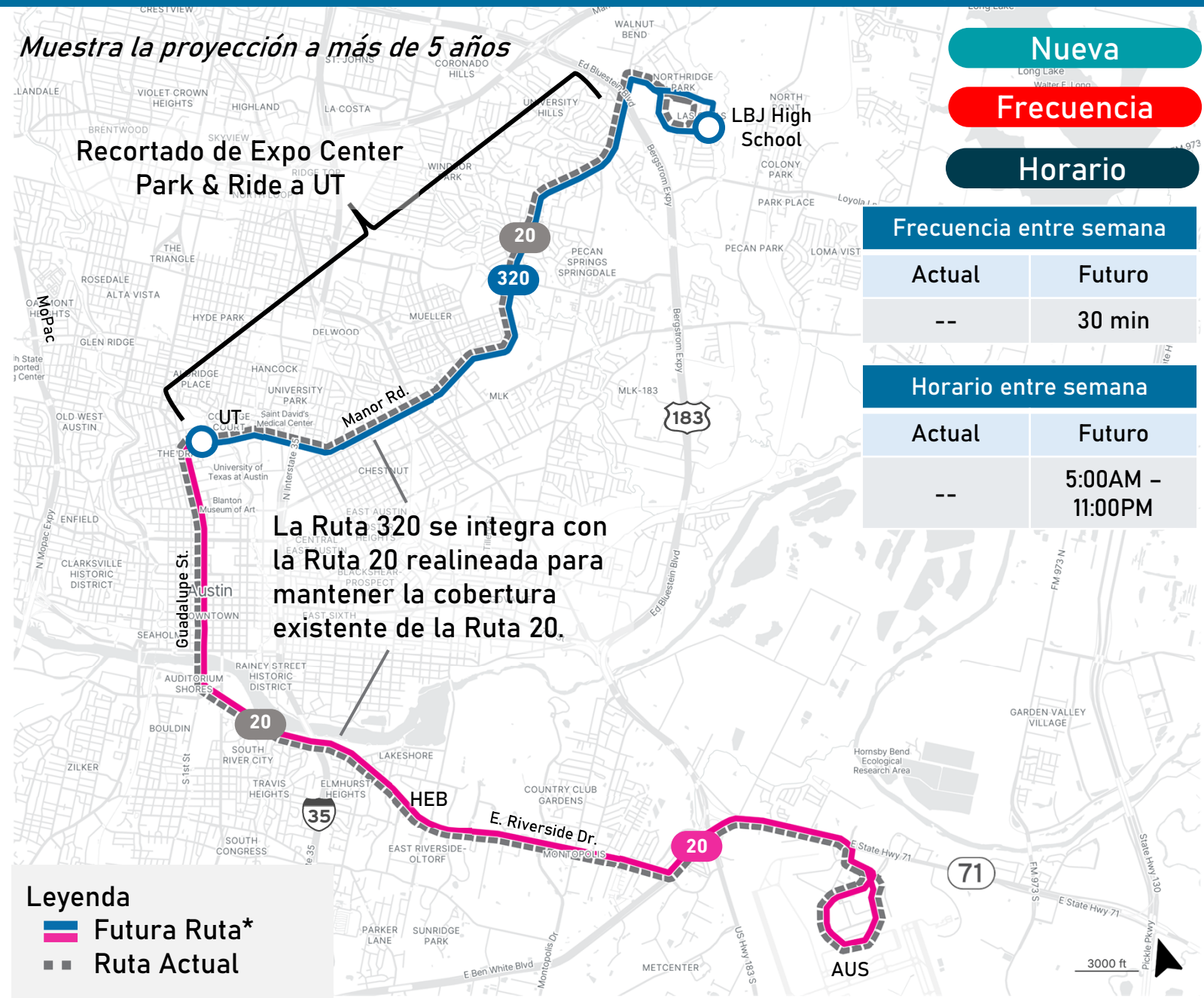




**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

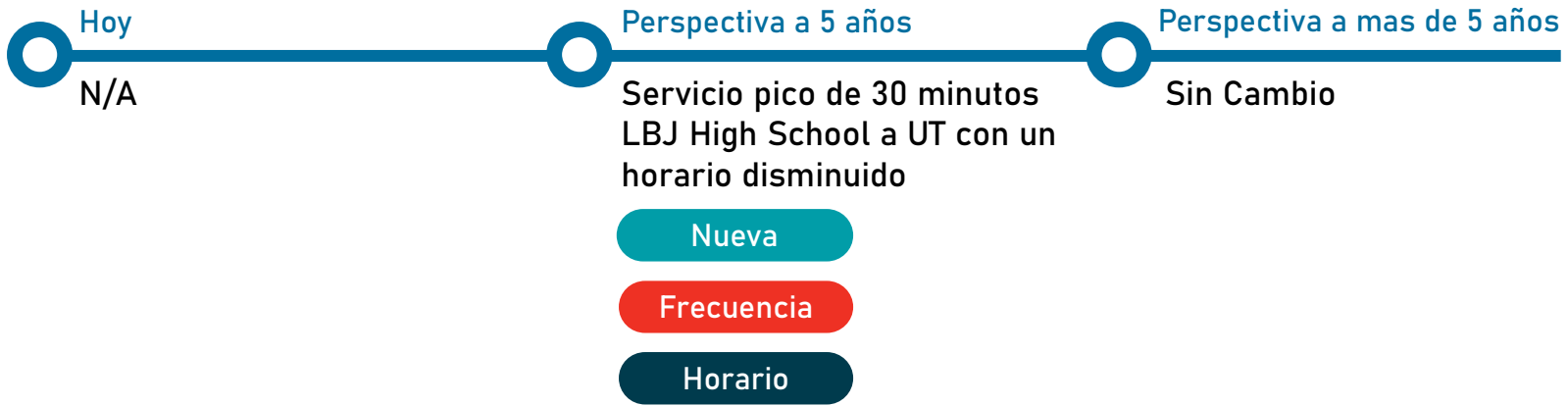


Muestra la proyección a más de 5 años



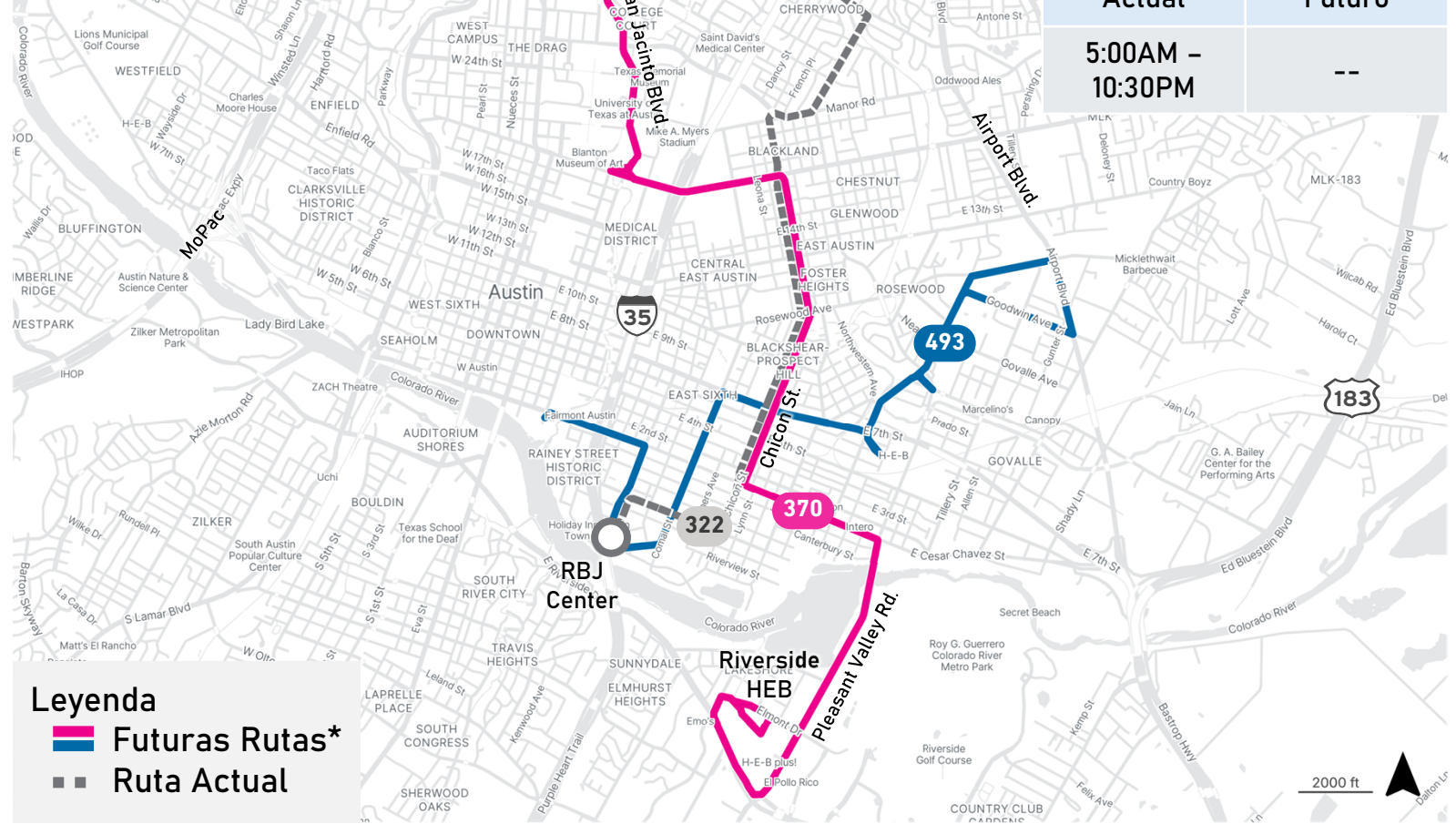
*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.

Fases



Consulte las Rutas 370 y 493 para la cobertura de las rutas grises en el mapa.

Muestra la proyección a más de 5 años



**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Hoy

Servicio pico de 30 minutos
RBJ Center a Hancock HEB

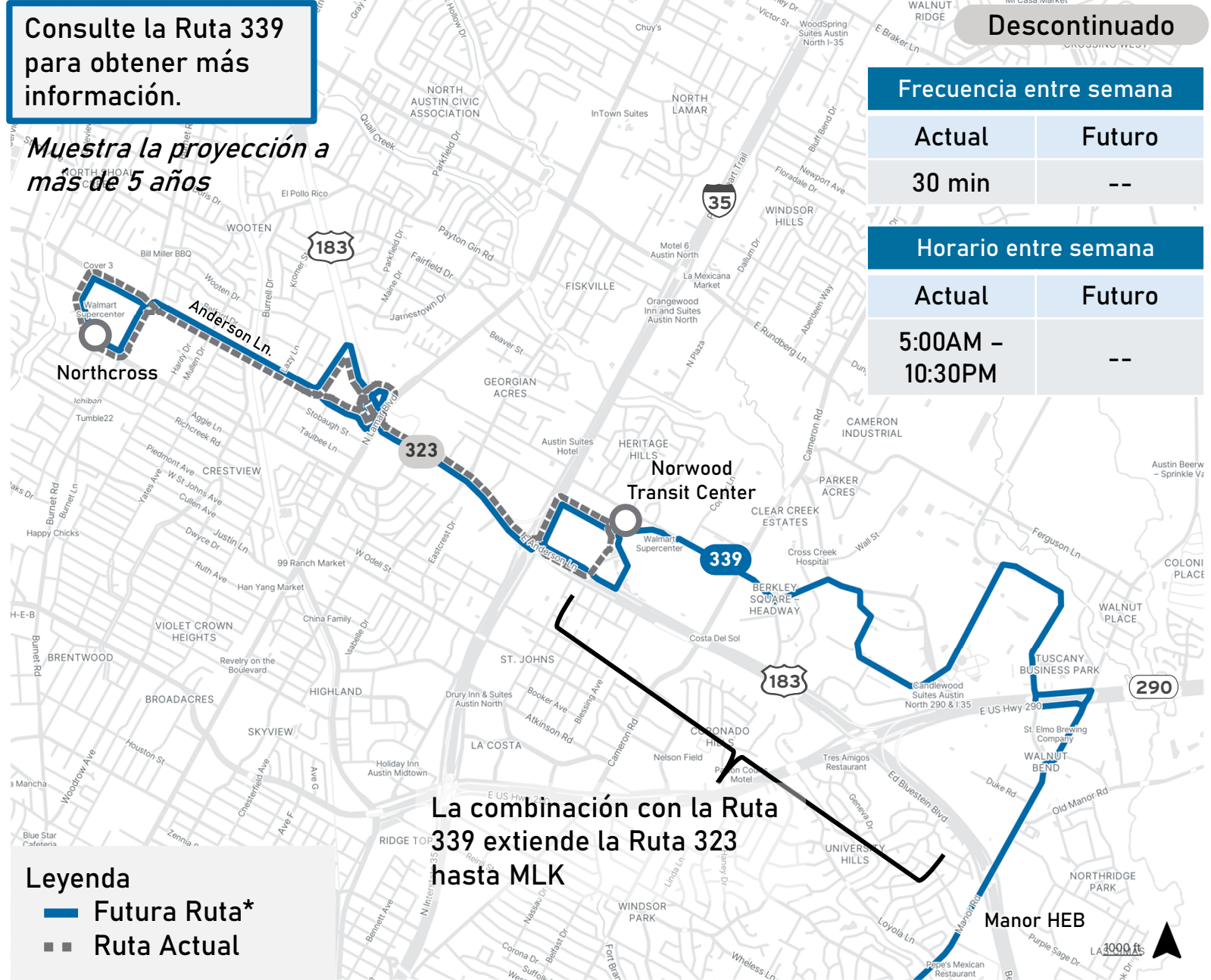
Perspectiva a 5 años

Sin Cambio

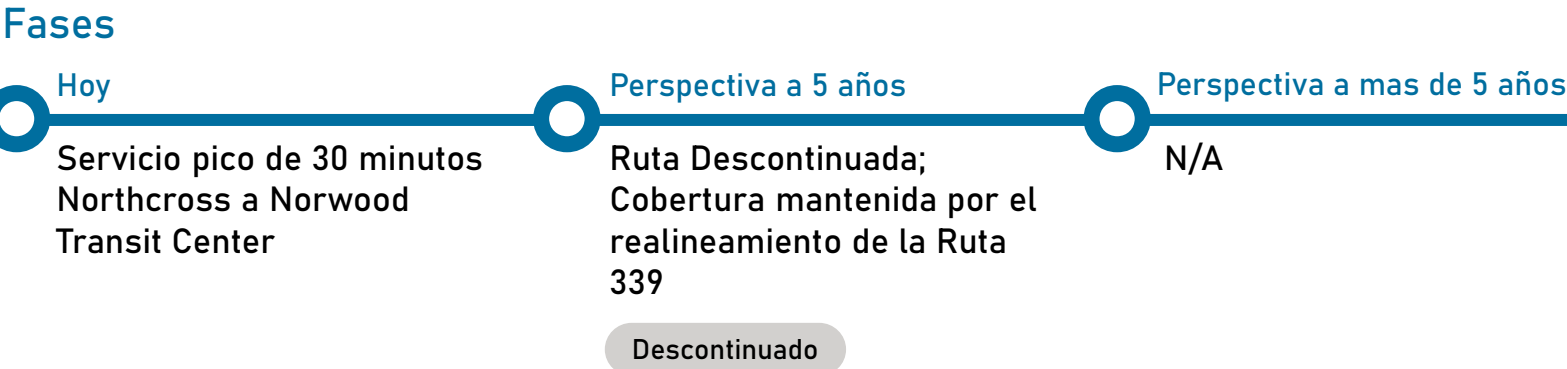
Perspectiva a mas de 5 años

Ruta Descontinuada;
Parcialmente cubierto
por la Nueva Ruta 370 y
la Ruta 493

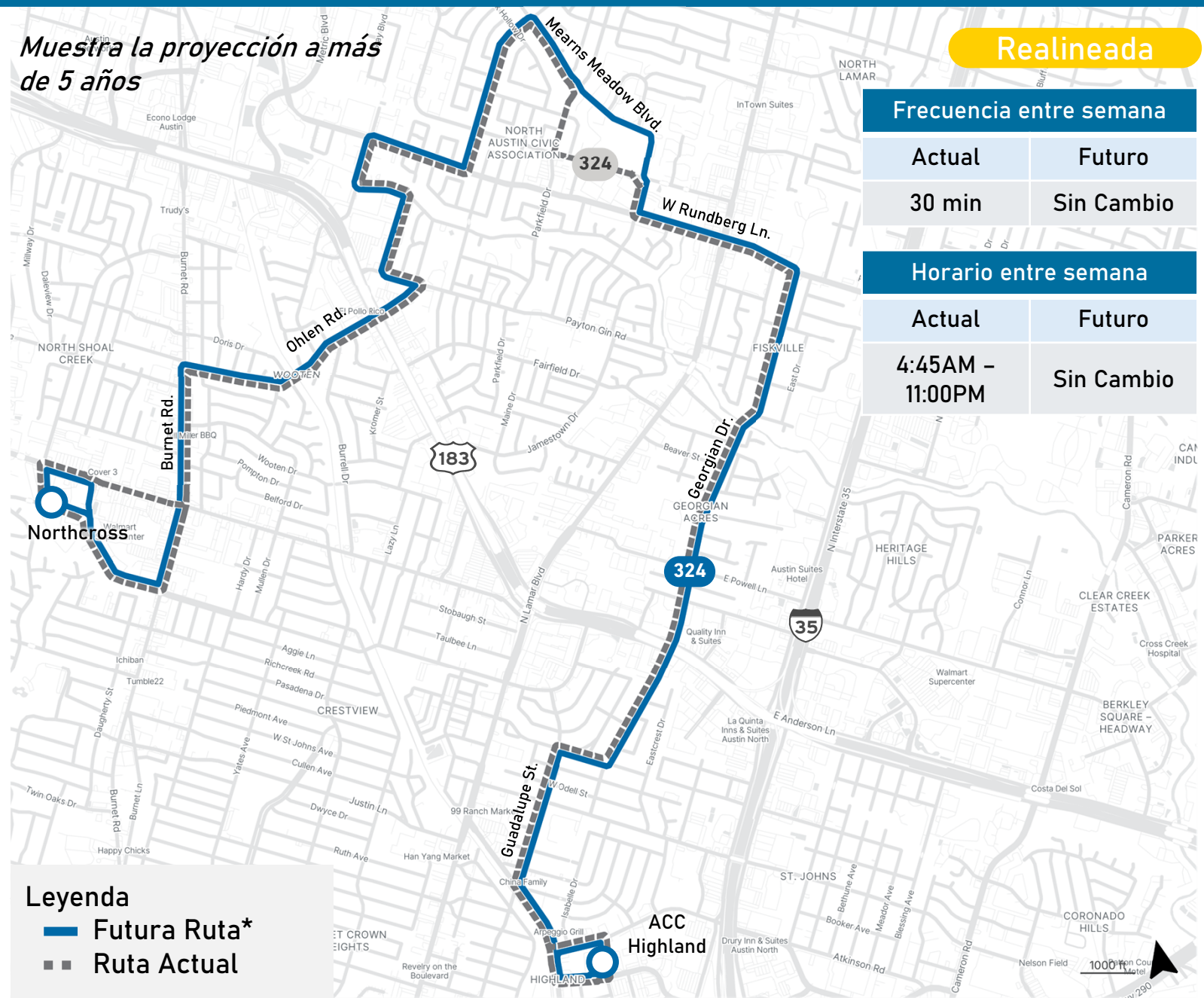
Descontinuado



**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

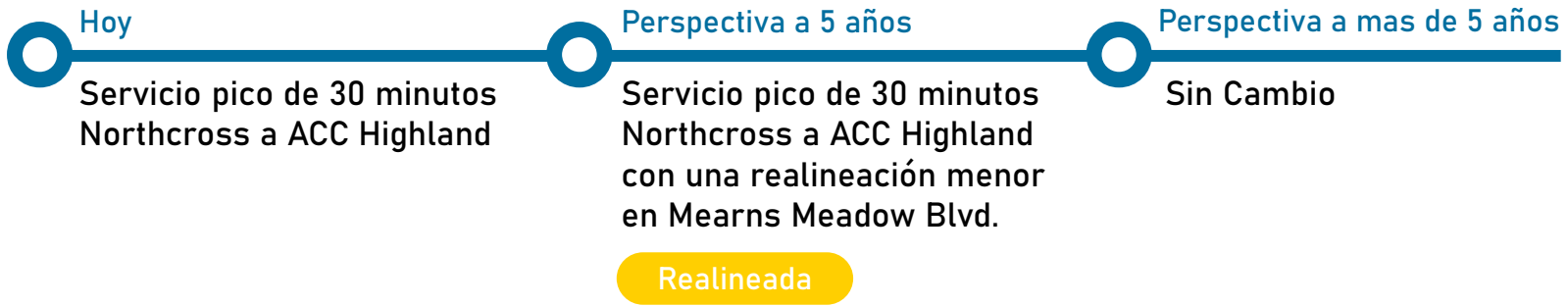


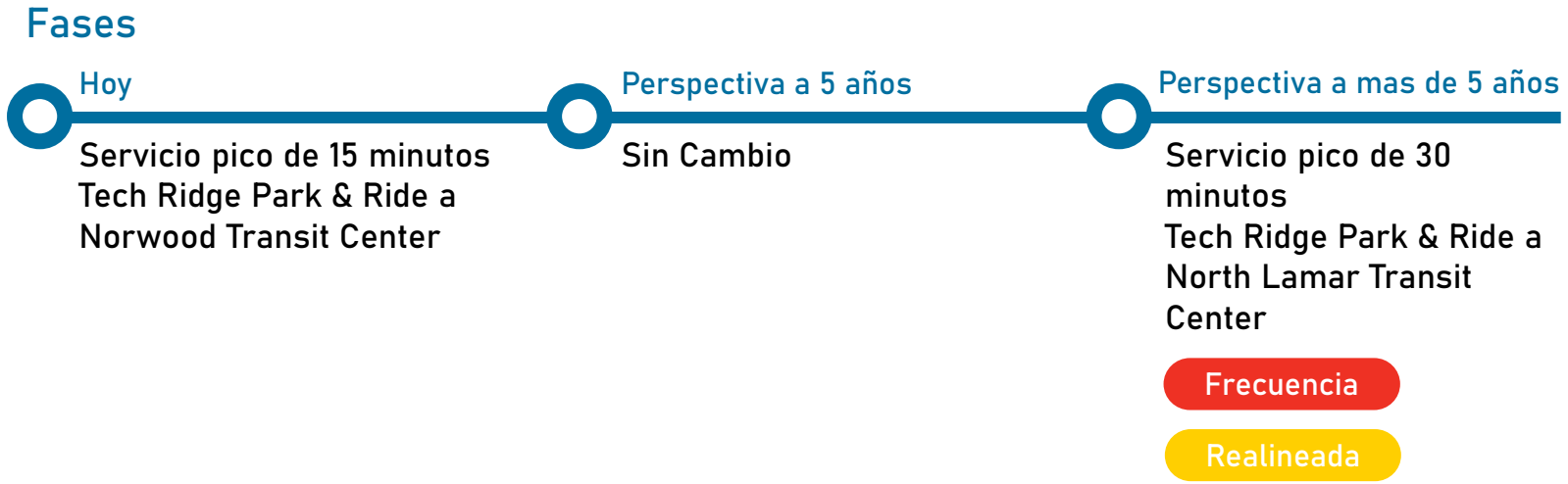
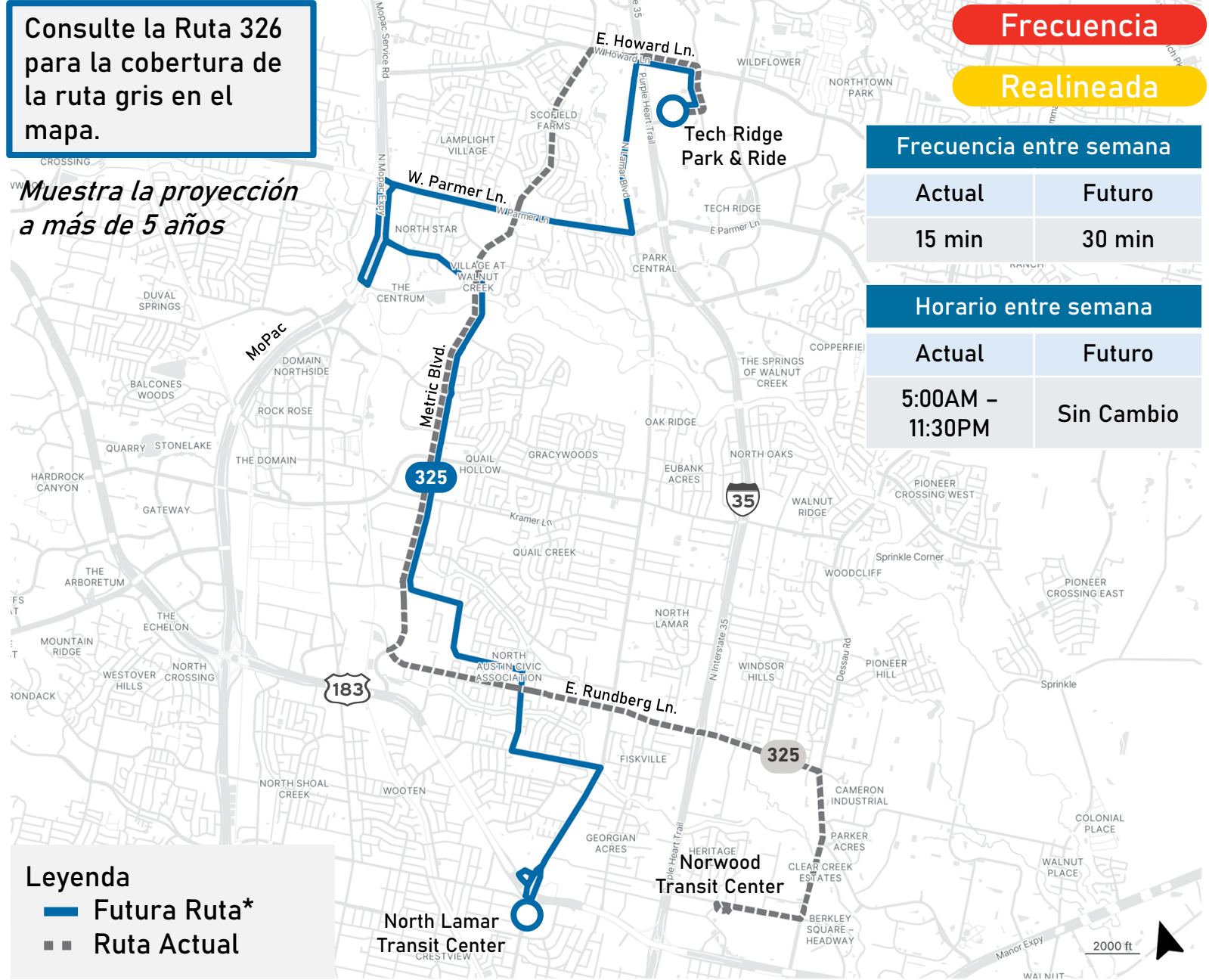
Muestra la proyección a más de 5 años



*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.

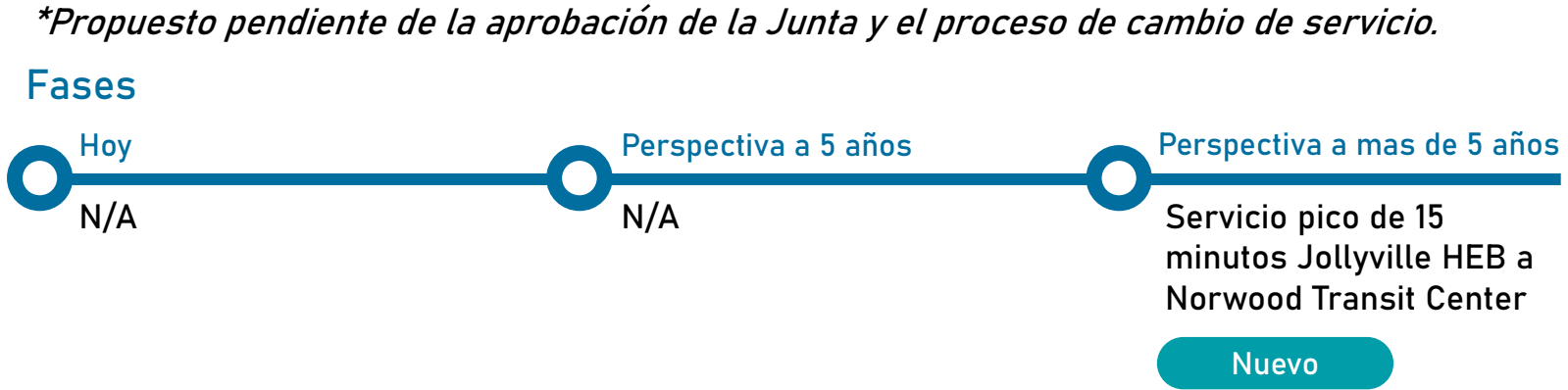
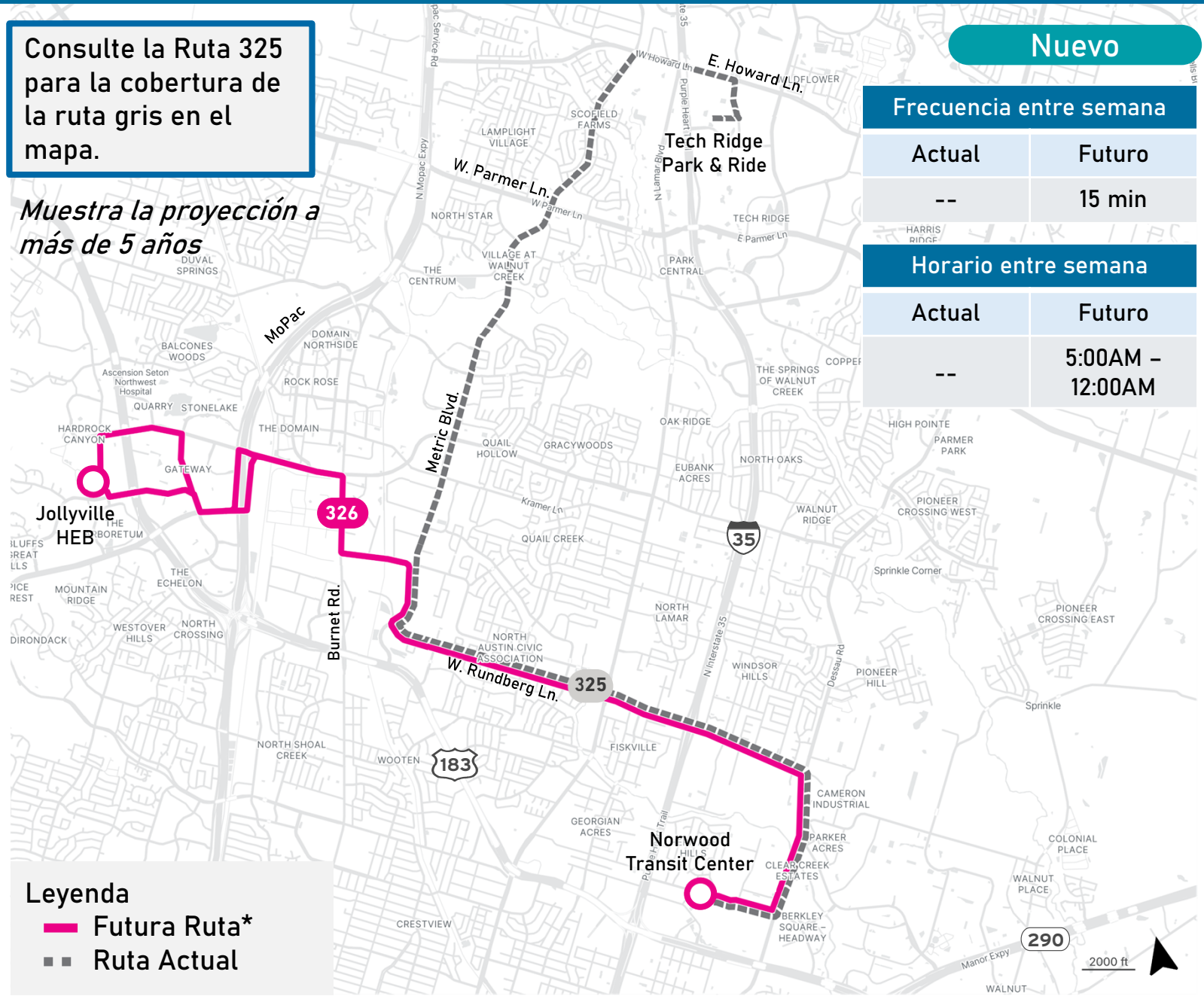
Fases

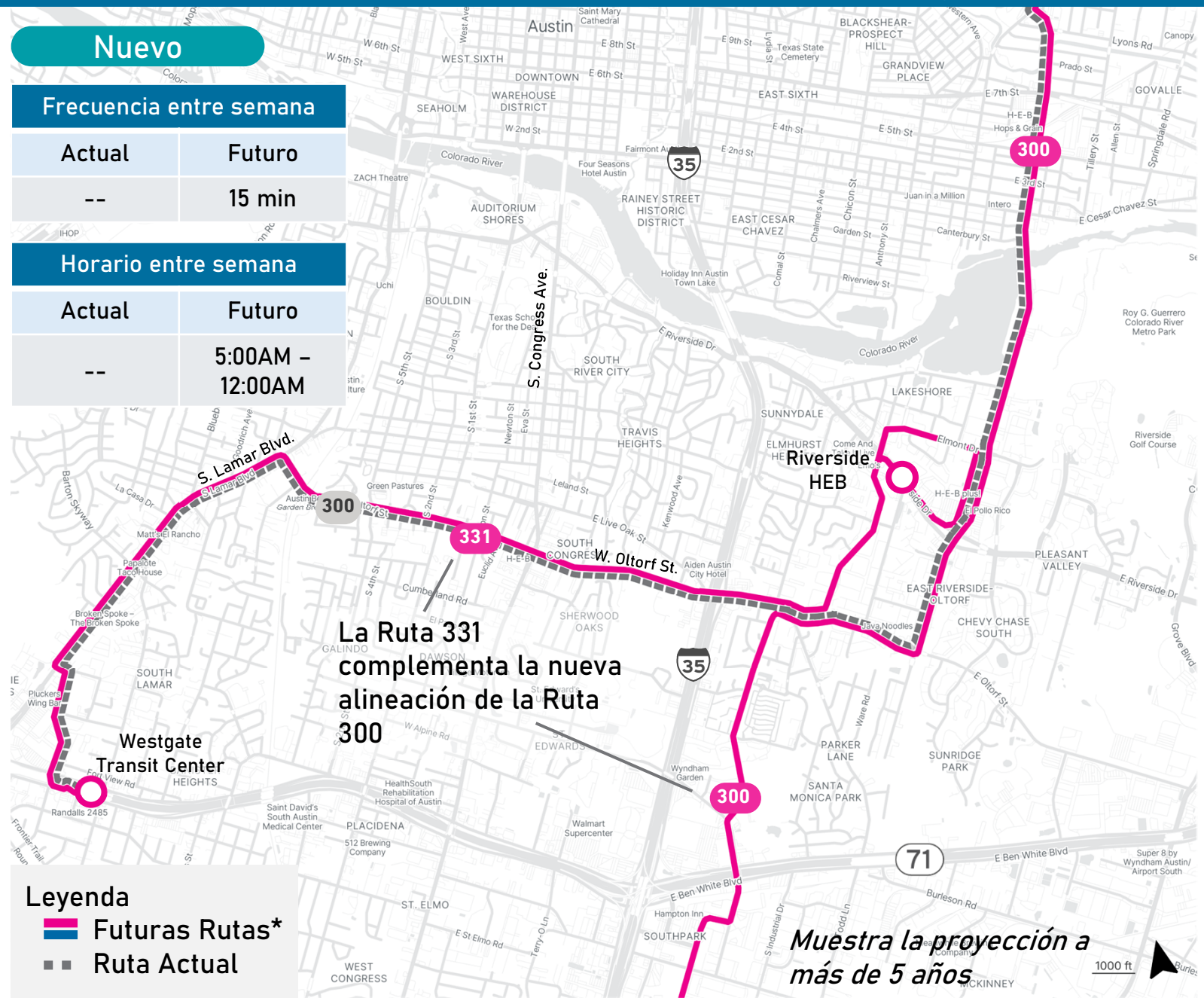




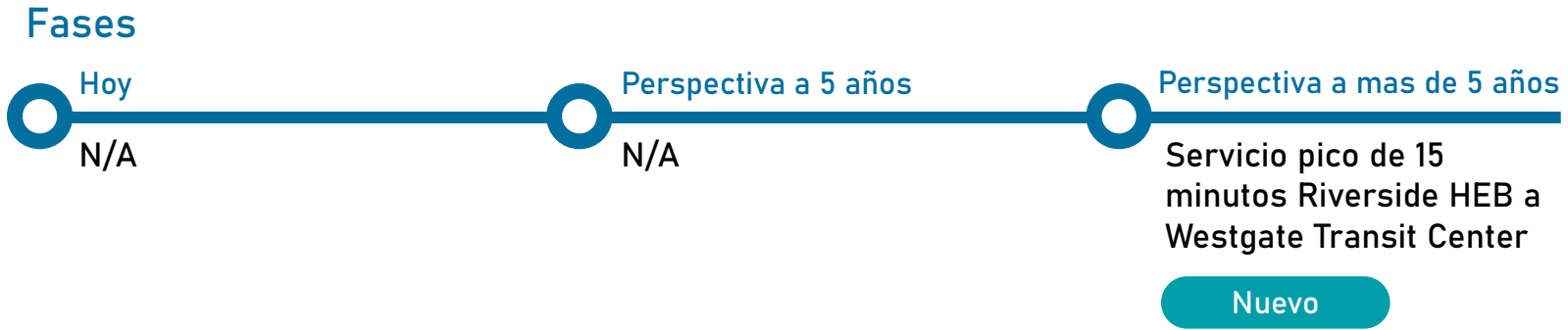
Consulte la Ruta 325 para la cobertura de la ruta gris en el mapa.

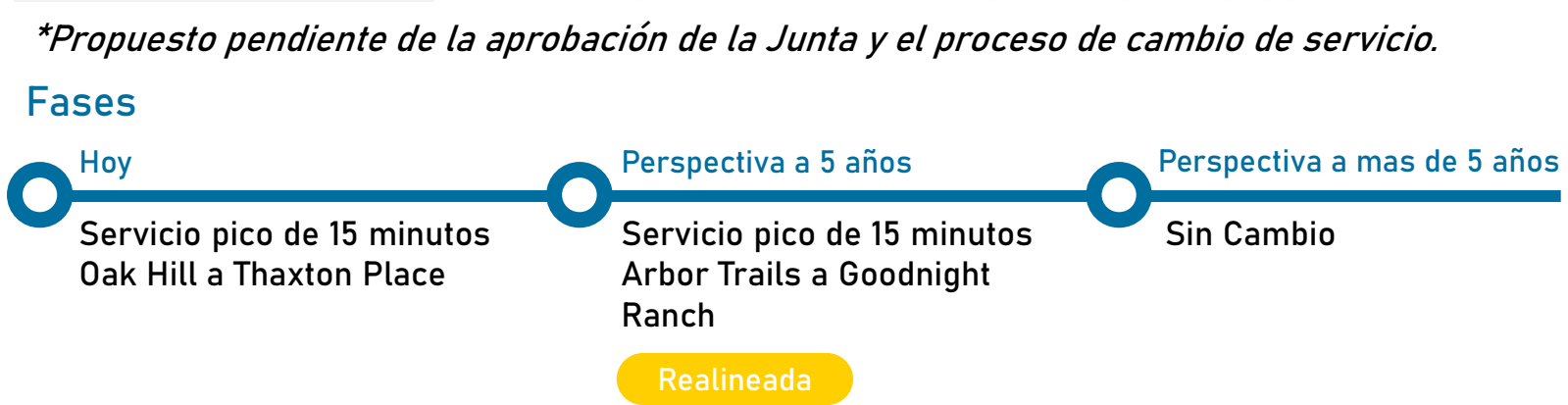
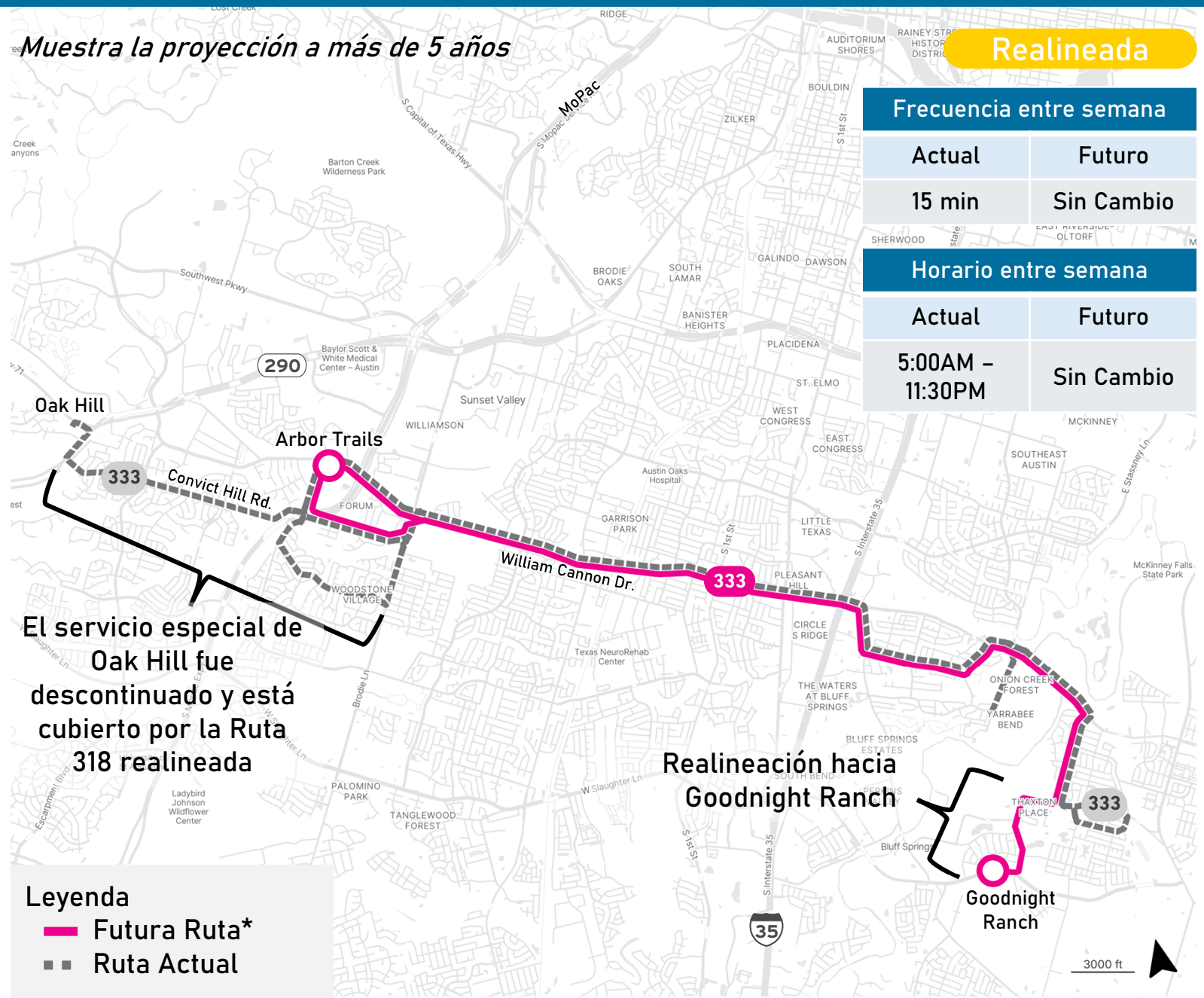
Muestra la proyección a más de 5 años





**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

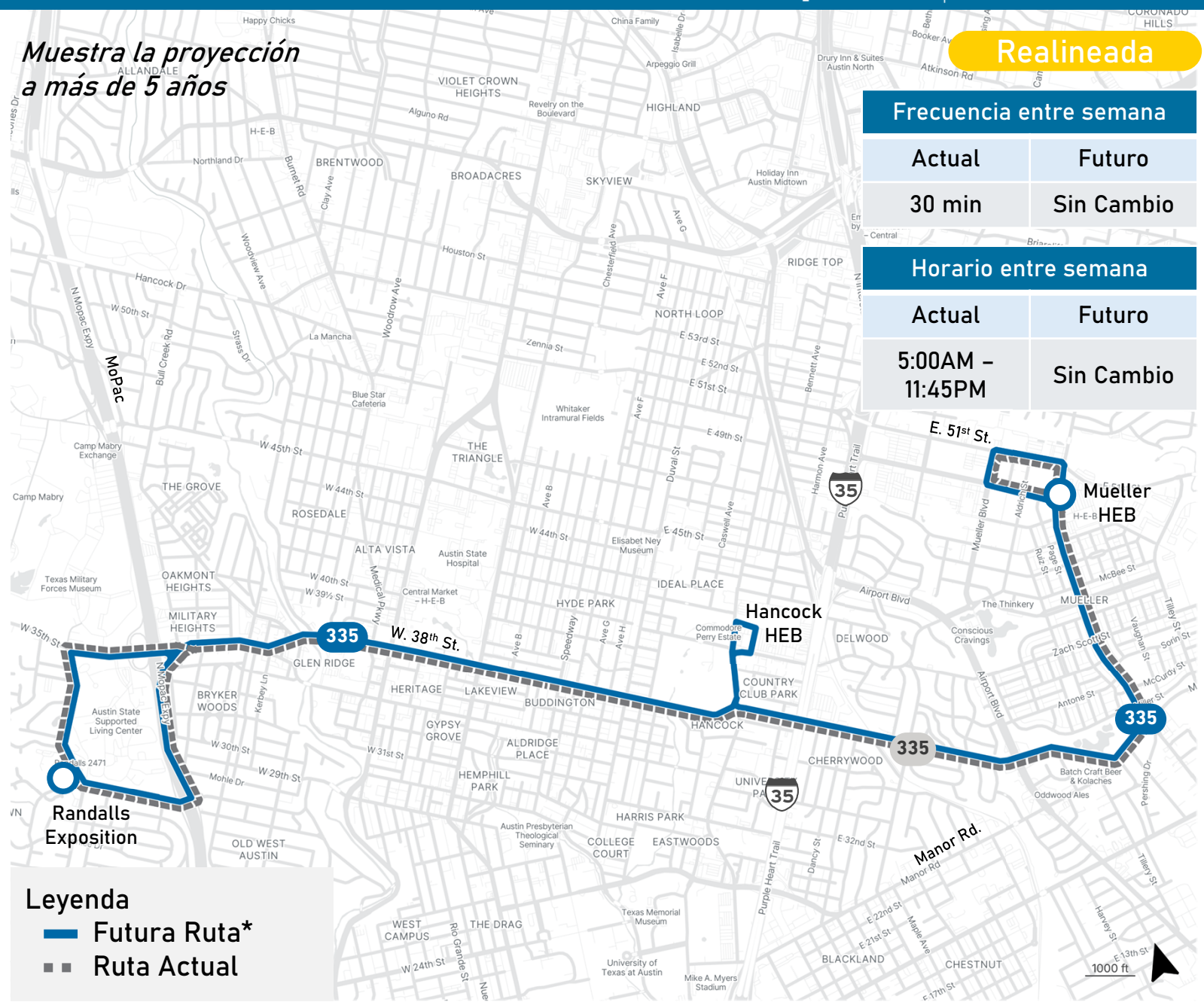




Muestra la proyección a más de 5 años

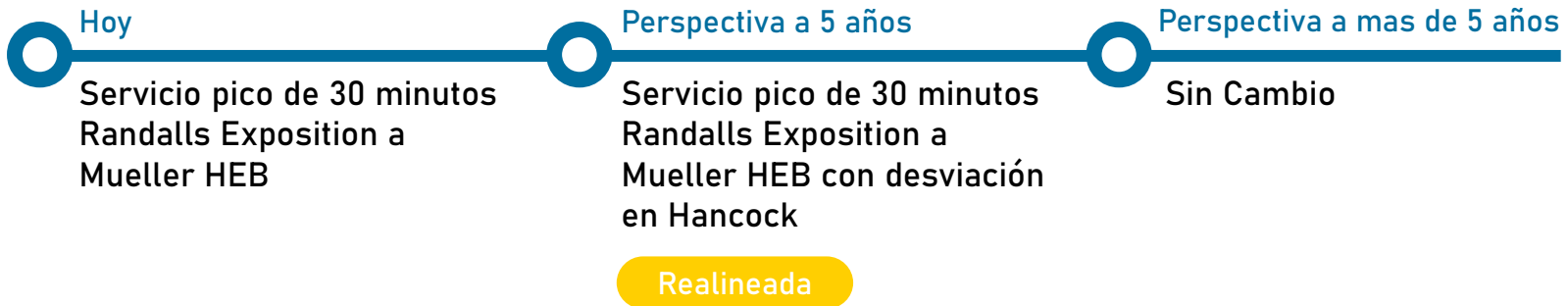
Realineada

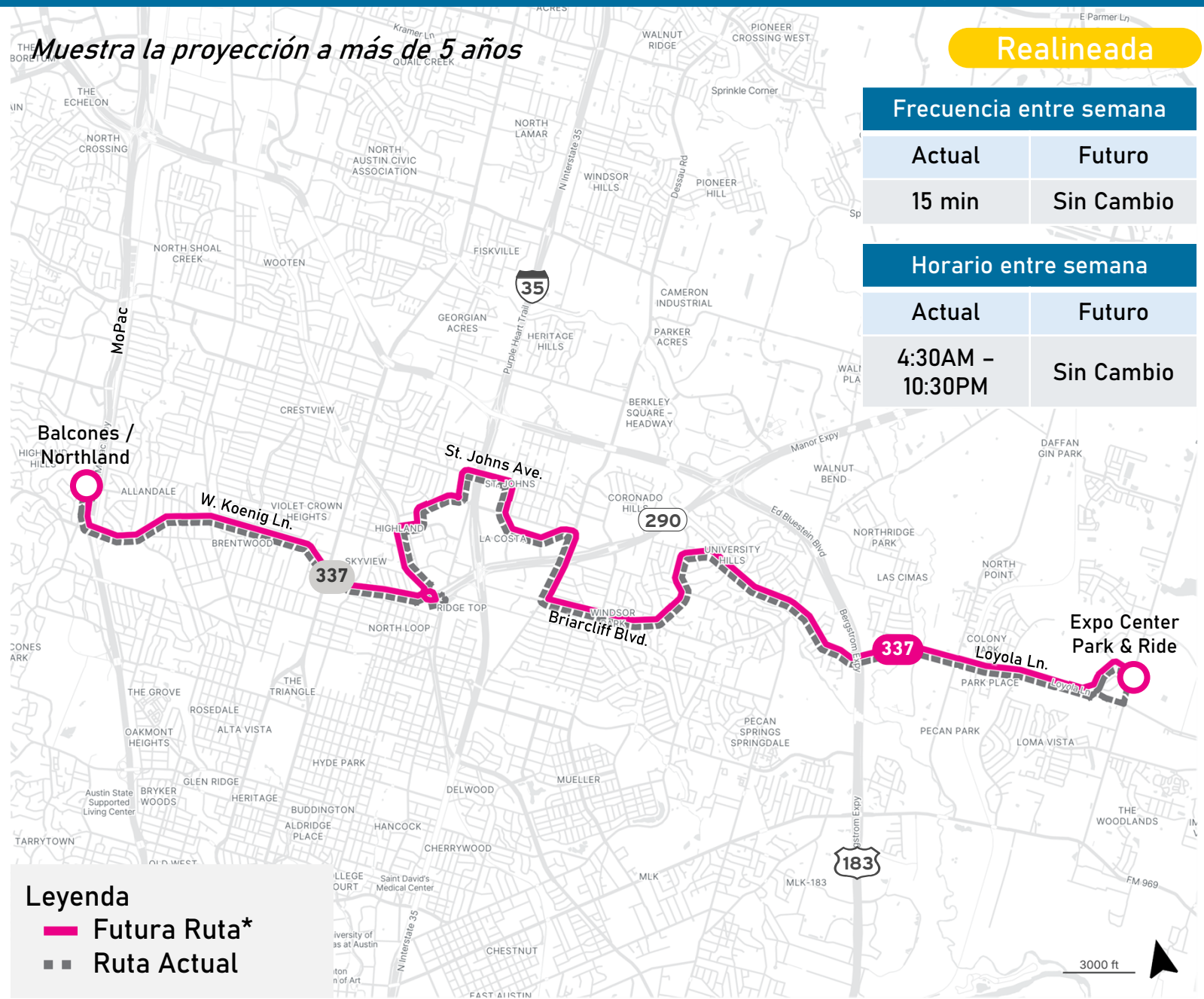
Frecuencia entre semana	
Actual	Futuro
30 min	Sin Cambio
Horario entre semana	
Actual	Futuro
5:00AM – 11:45PM	Sin Cambio



*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.

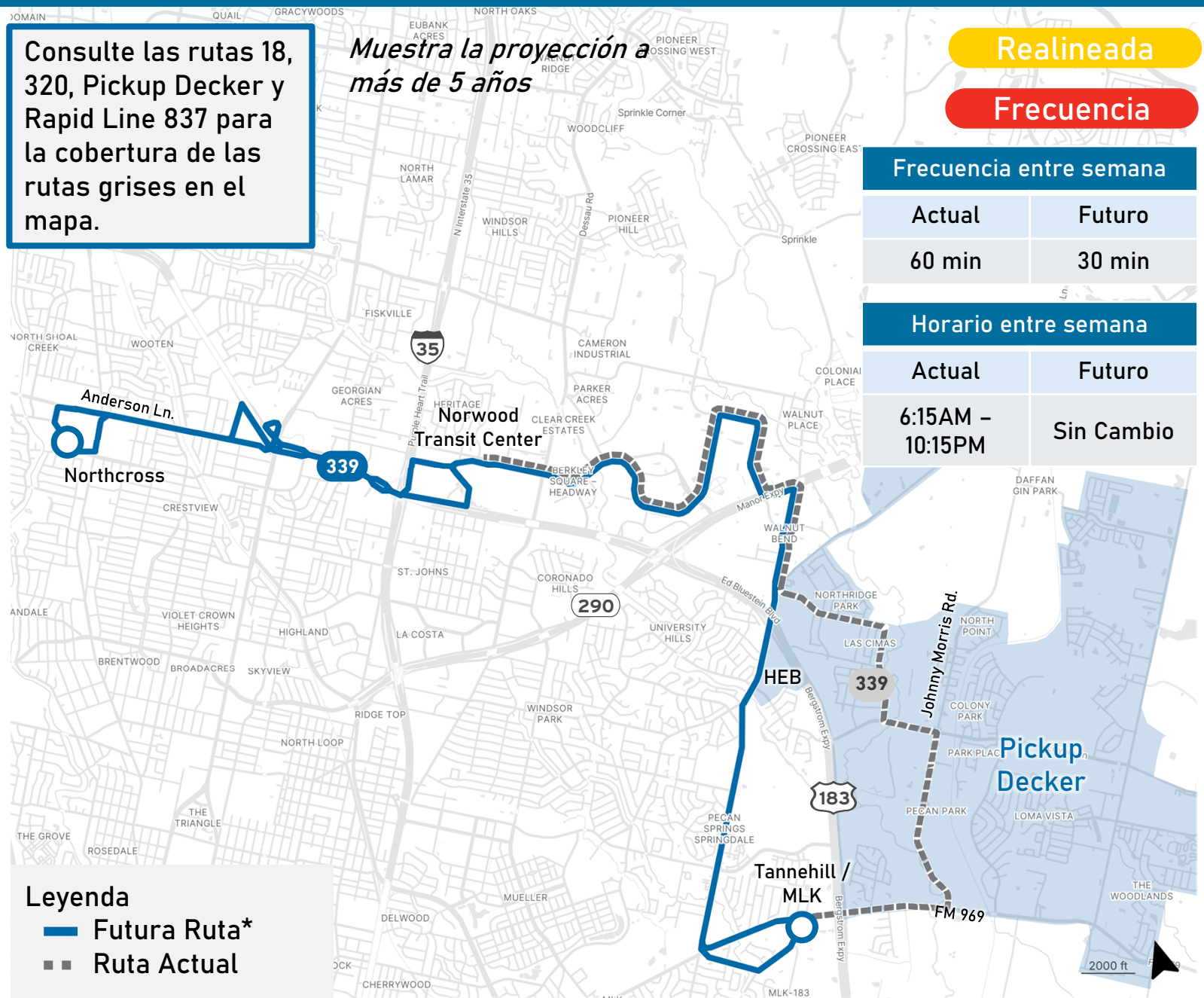
Fases



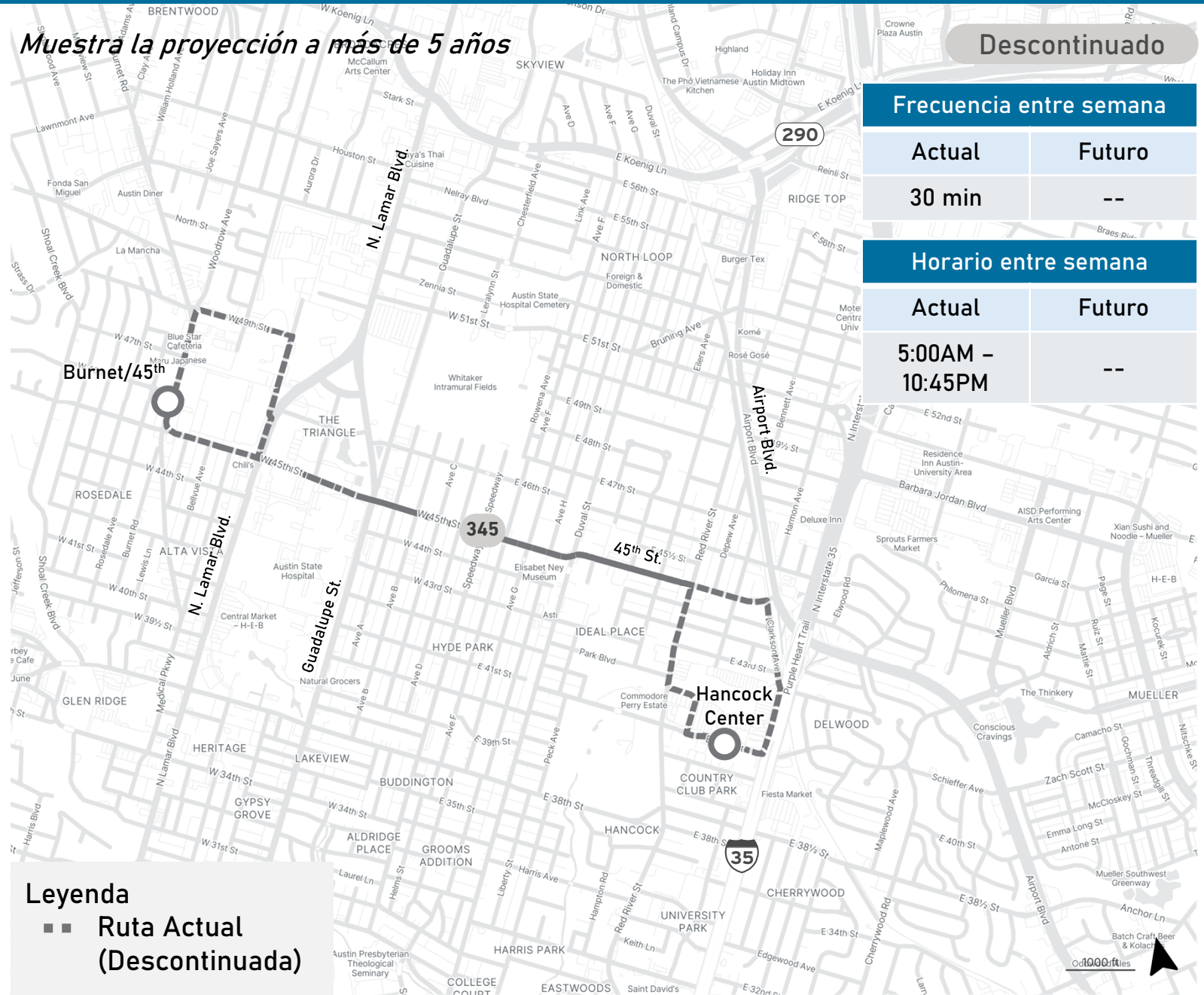


**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*





Muestra la proyección a más de 5 años



Descontinuado

Frecuencia entre semana

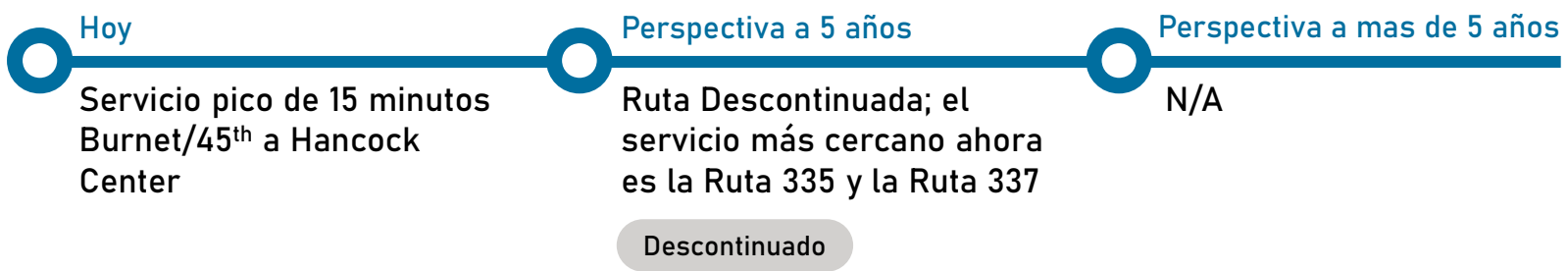
Actual	Futuro
30 min	--

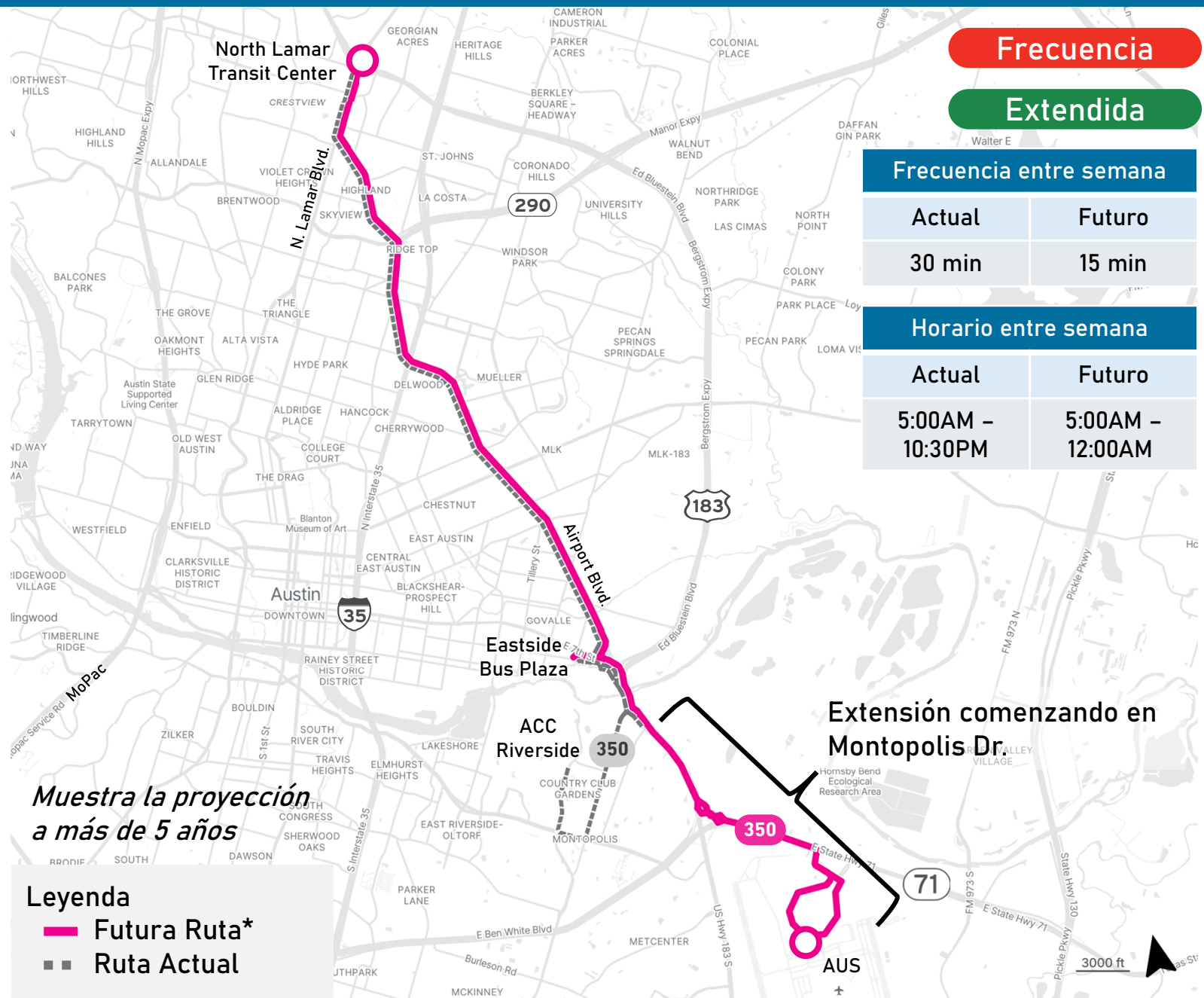
Horario entre semana

Actual	Futuro
5:00AM – 10:45PM	--

*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.

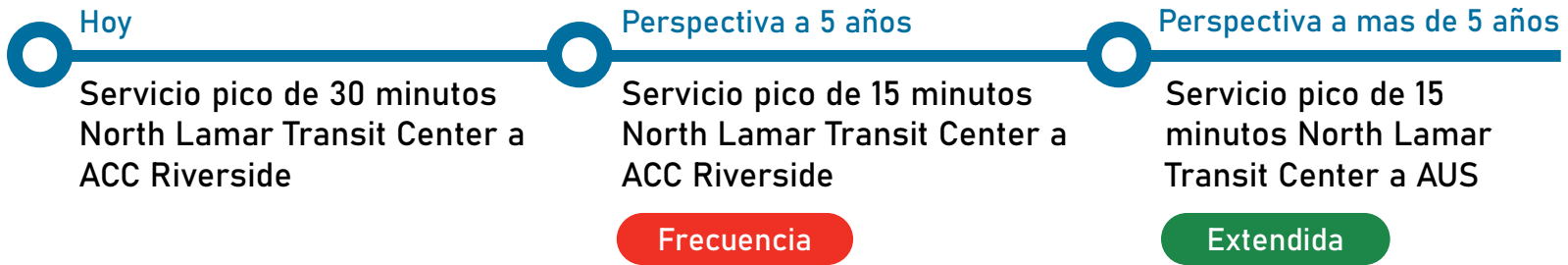
Fases

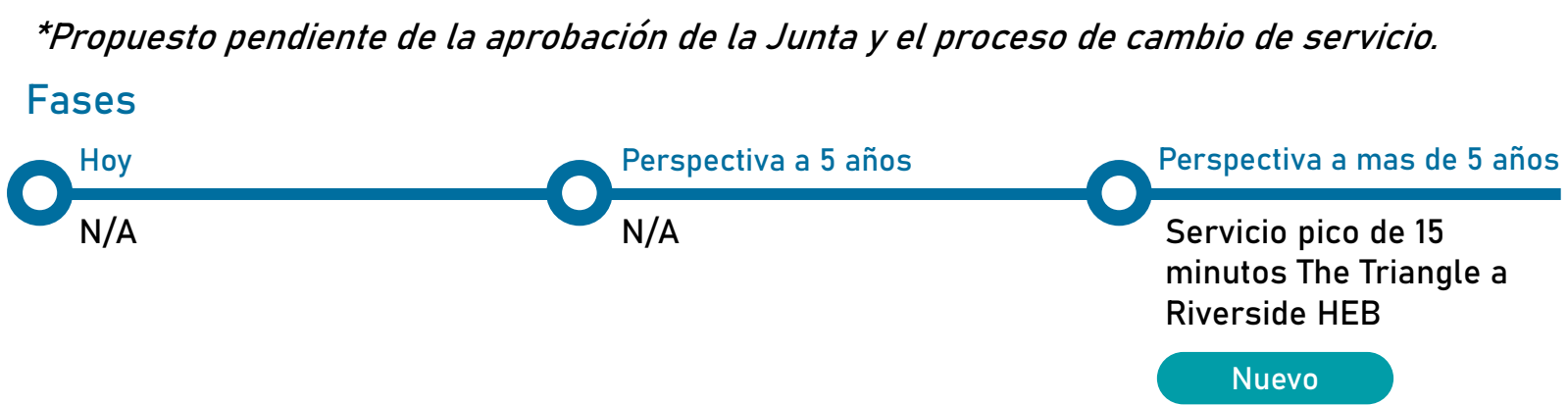
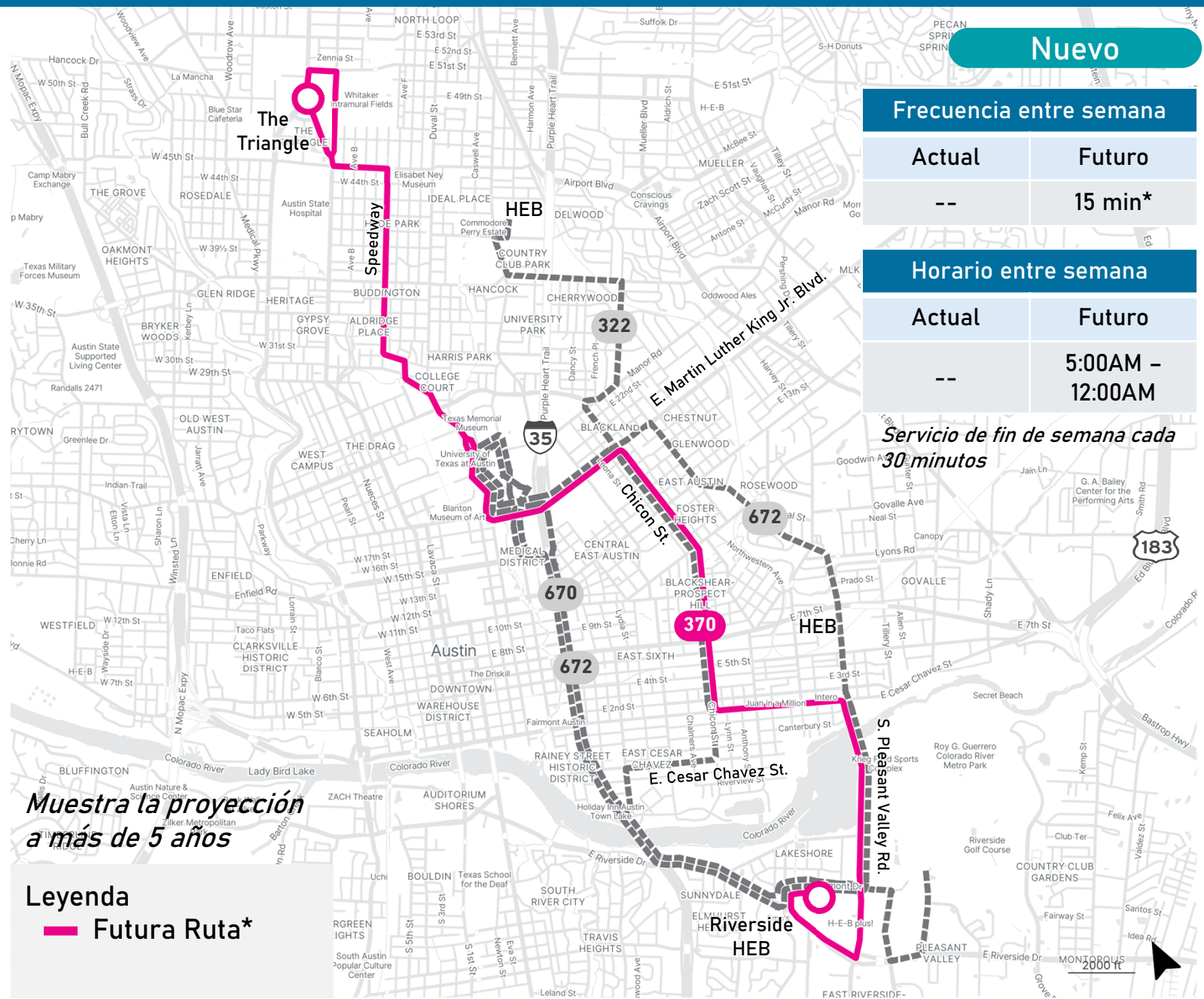


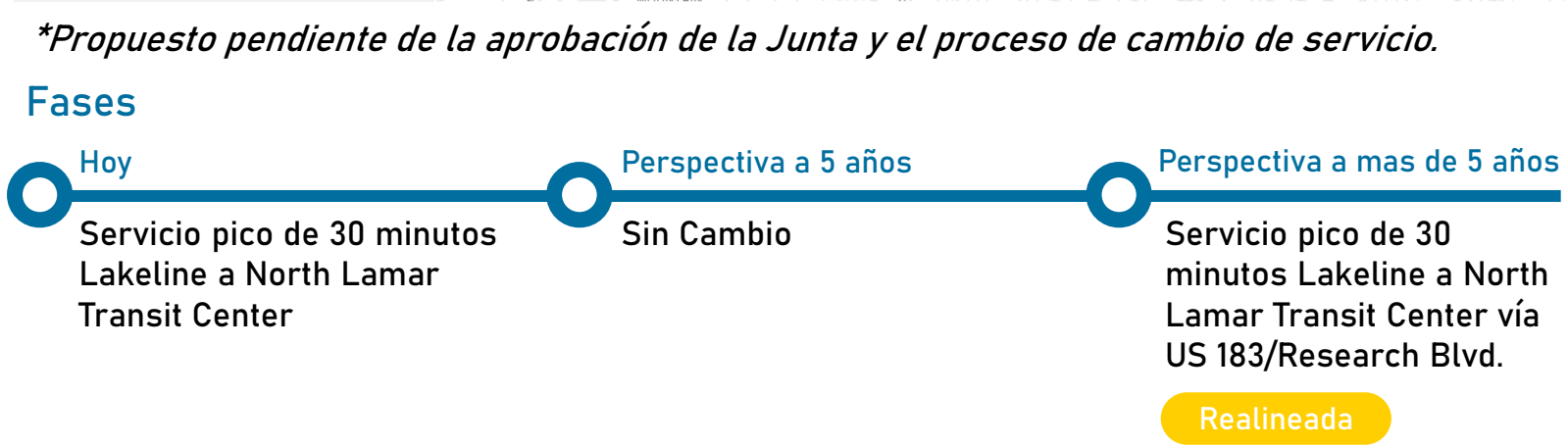
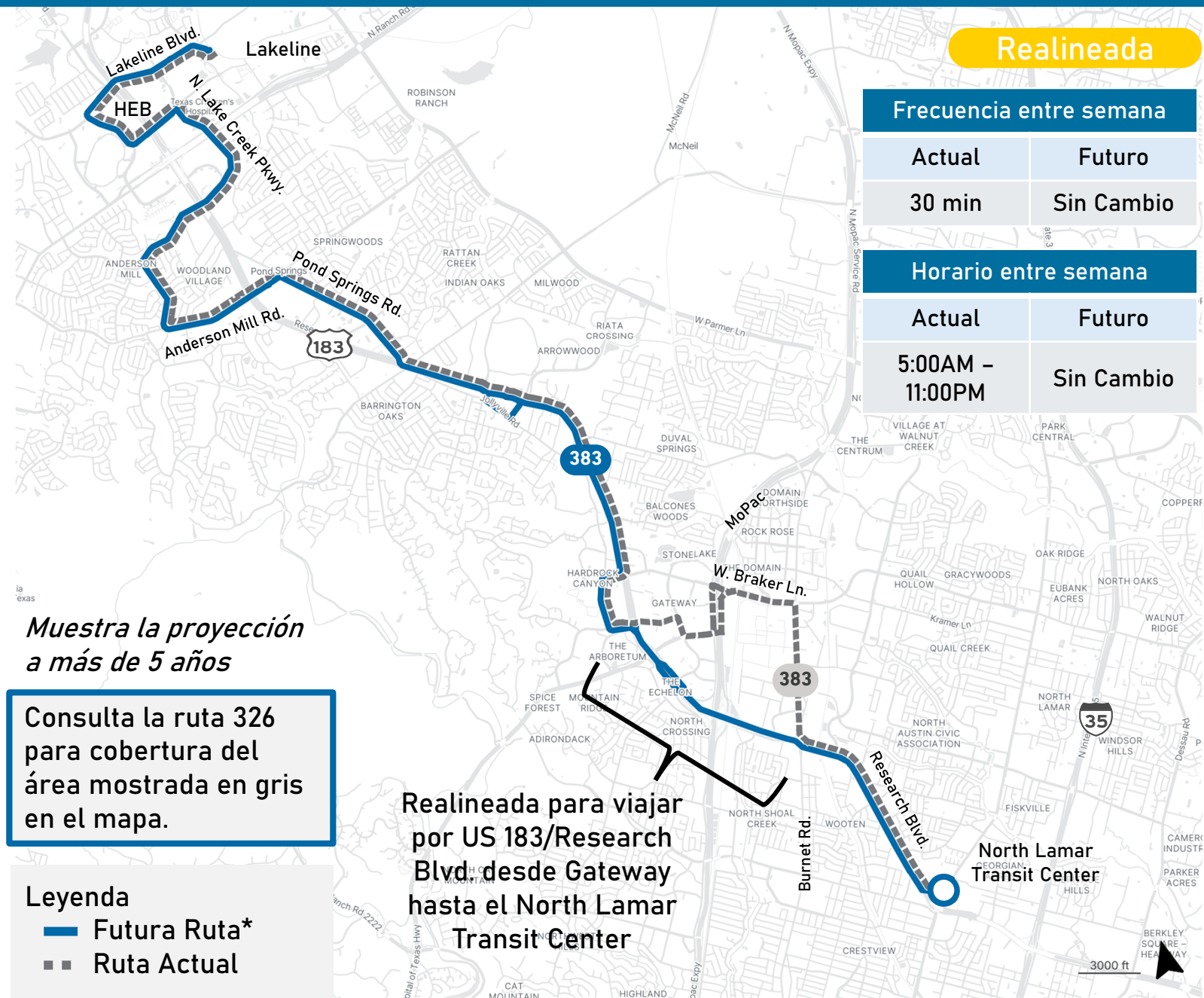


**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

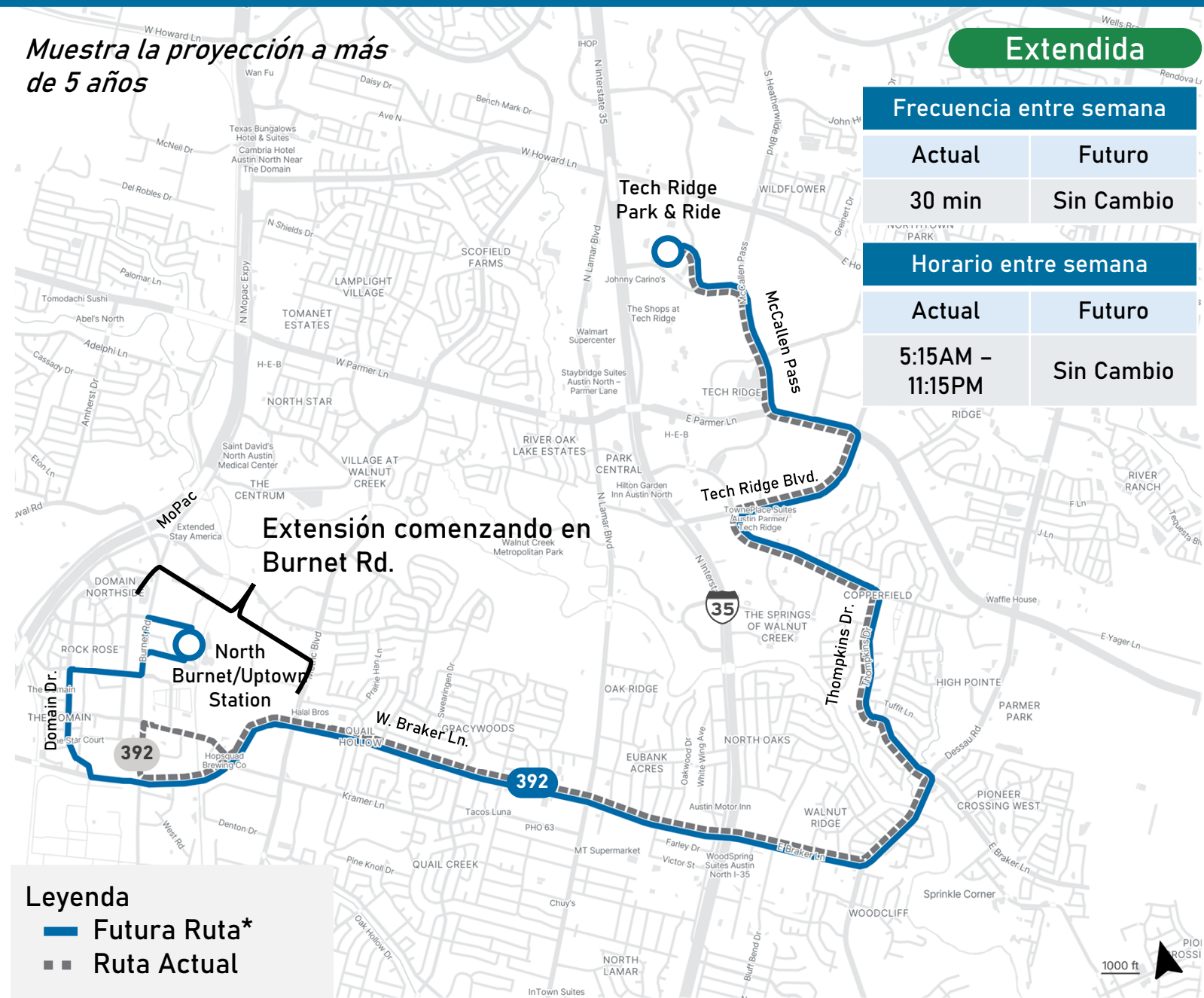
Fases



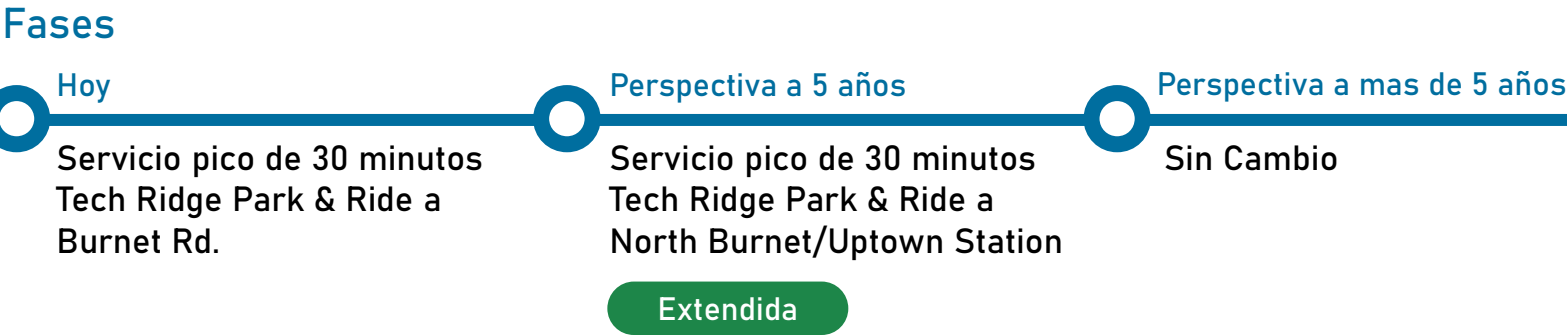




Muestra la proyección a más de 5 años



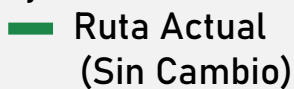
*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.



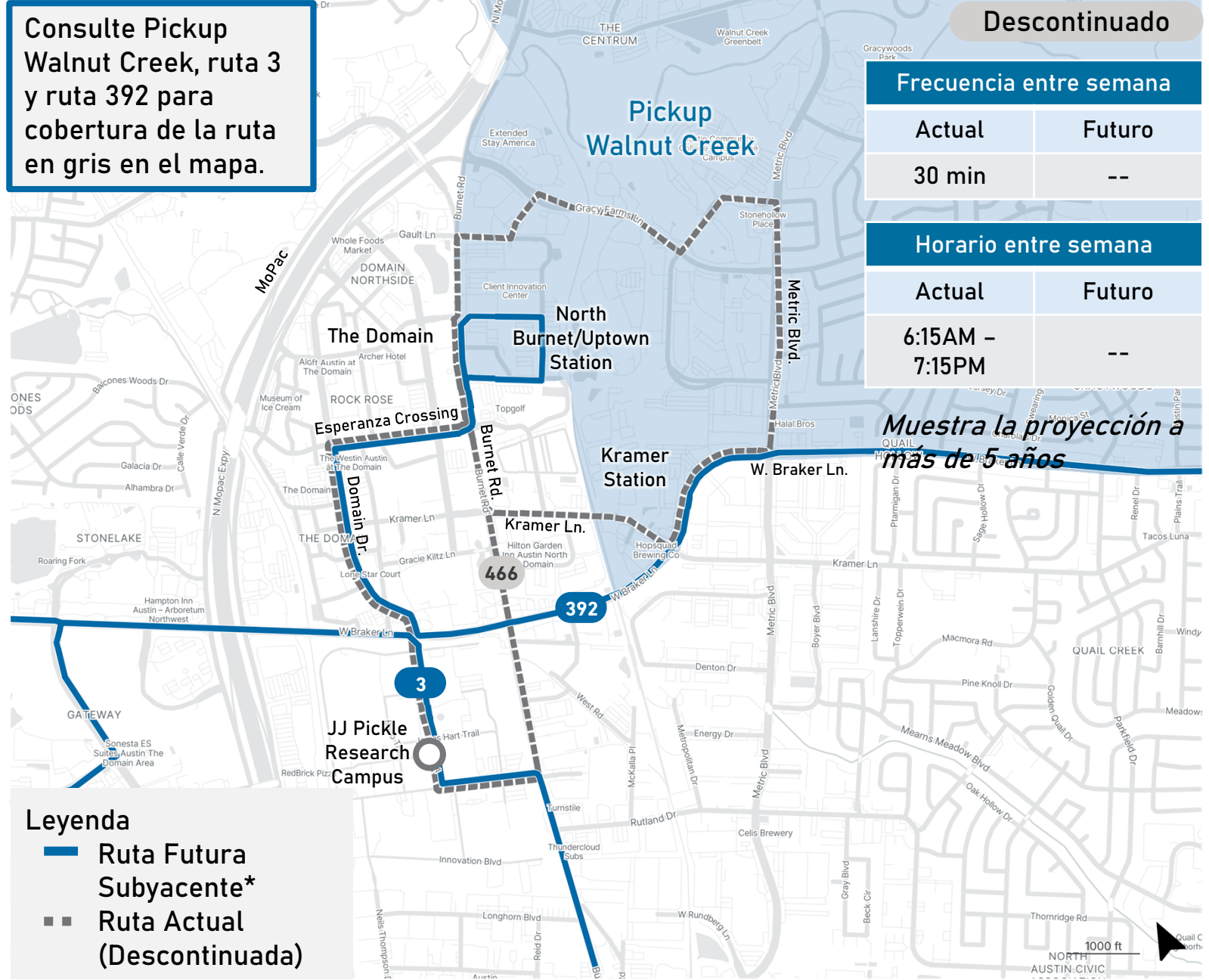
Sin Cambio

Sin Cambio

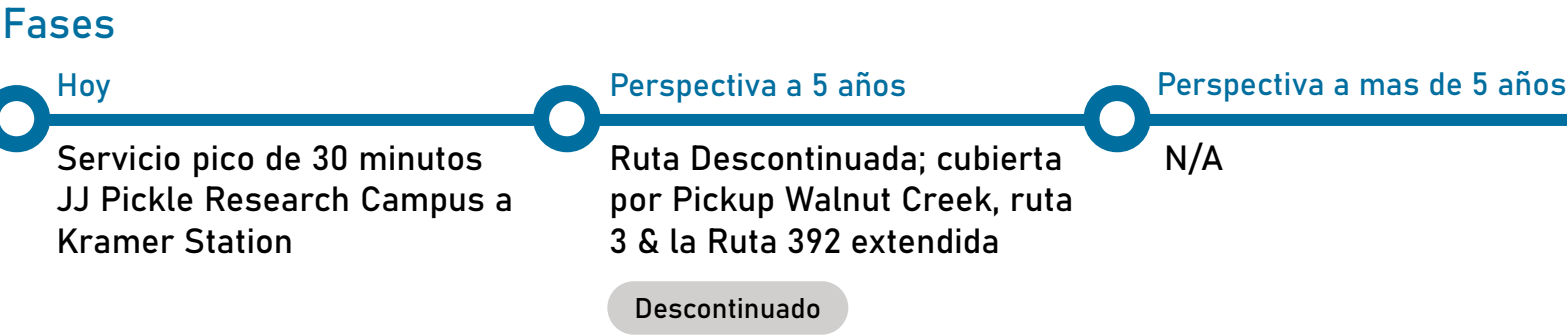
Sin Cambio

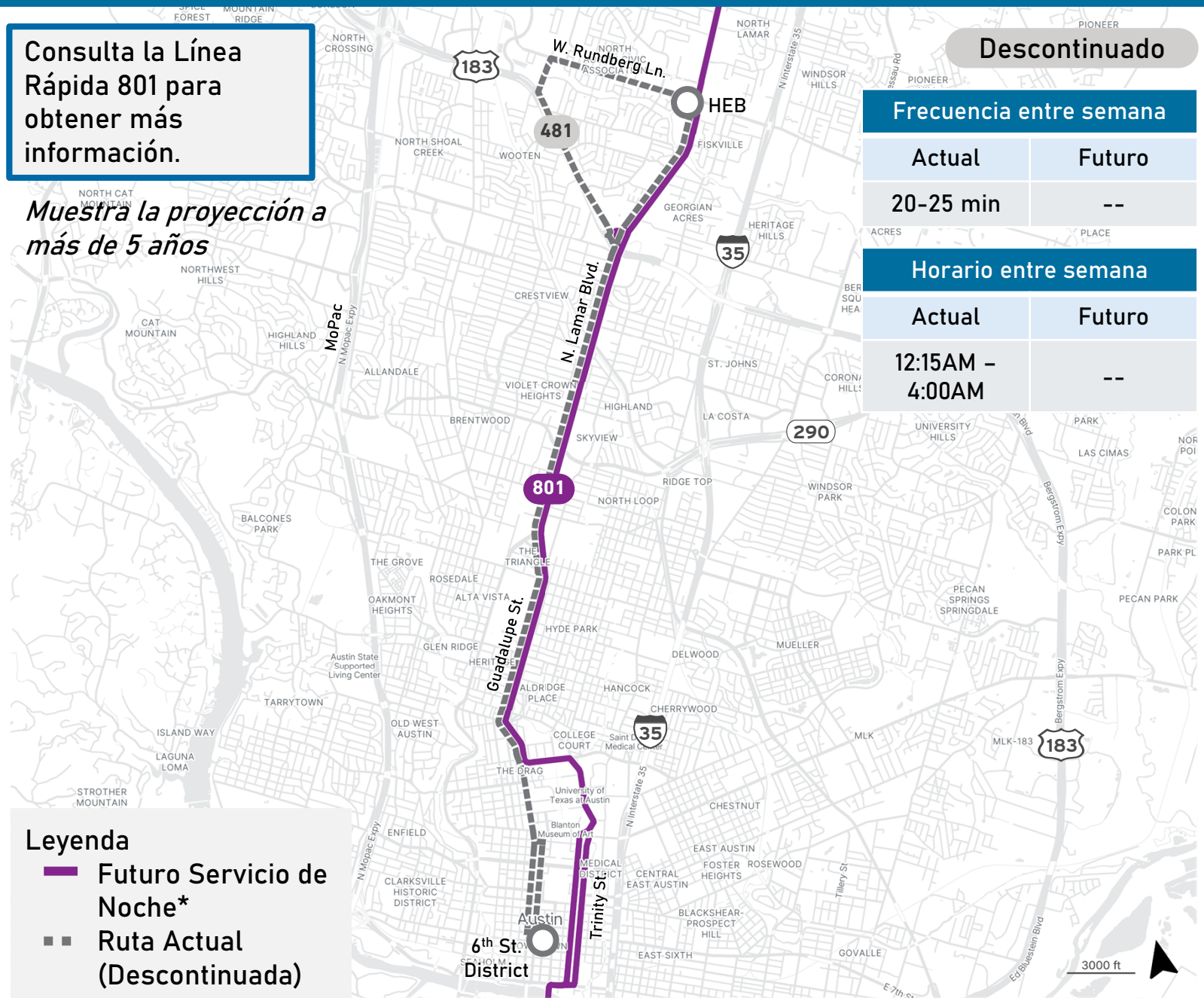


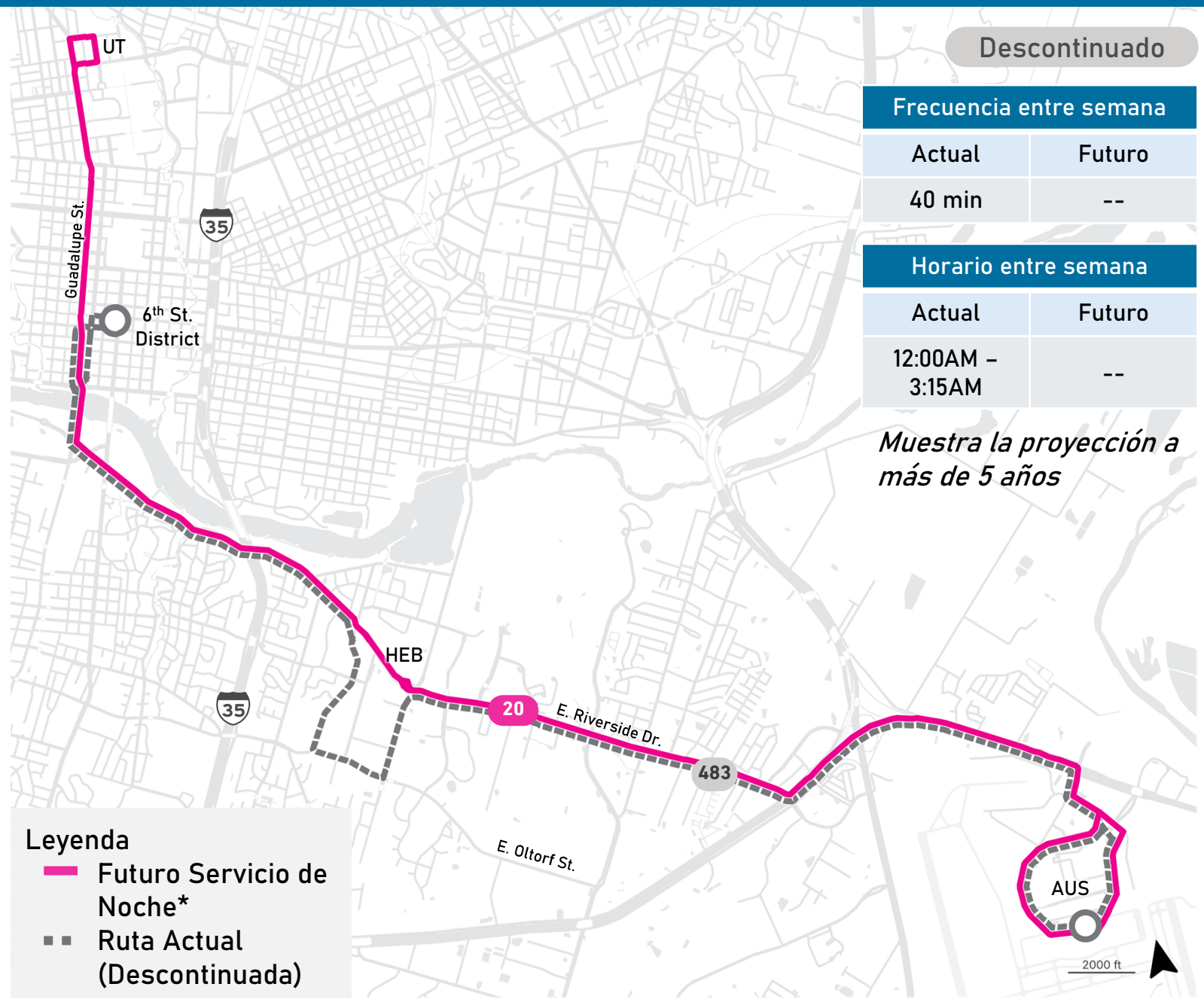
Sin Cambio



**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

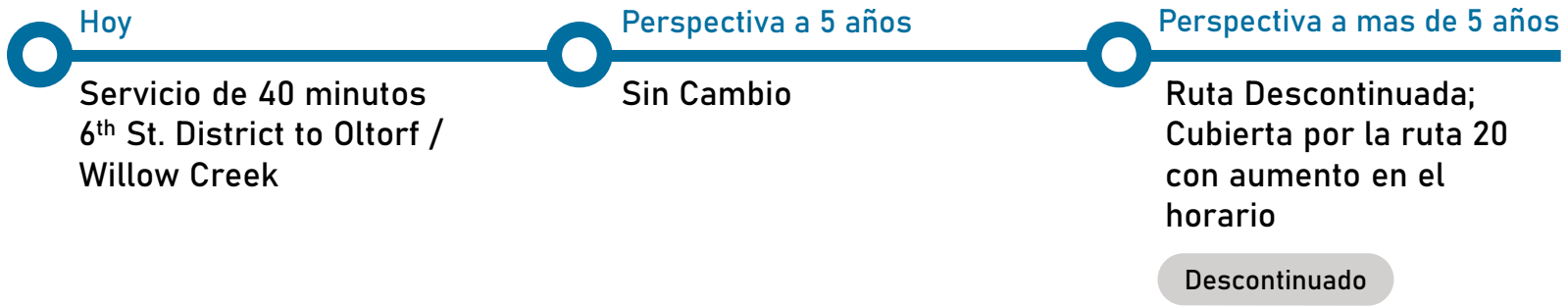


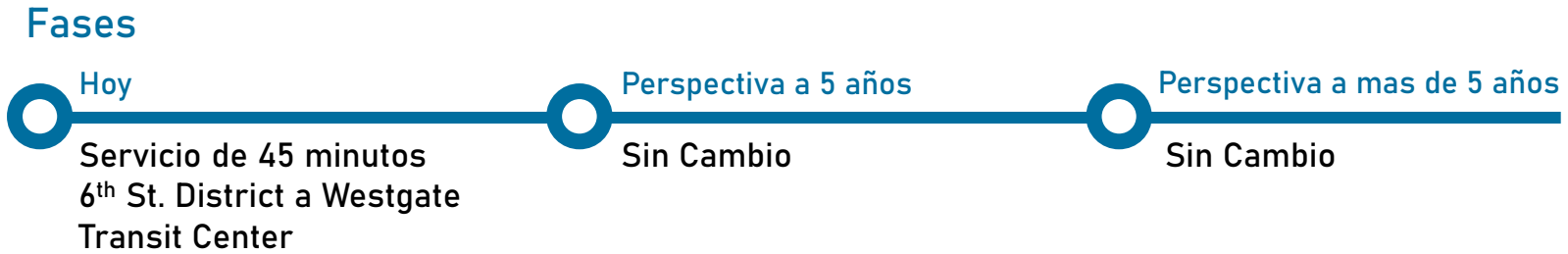
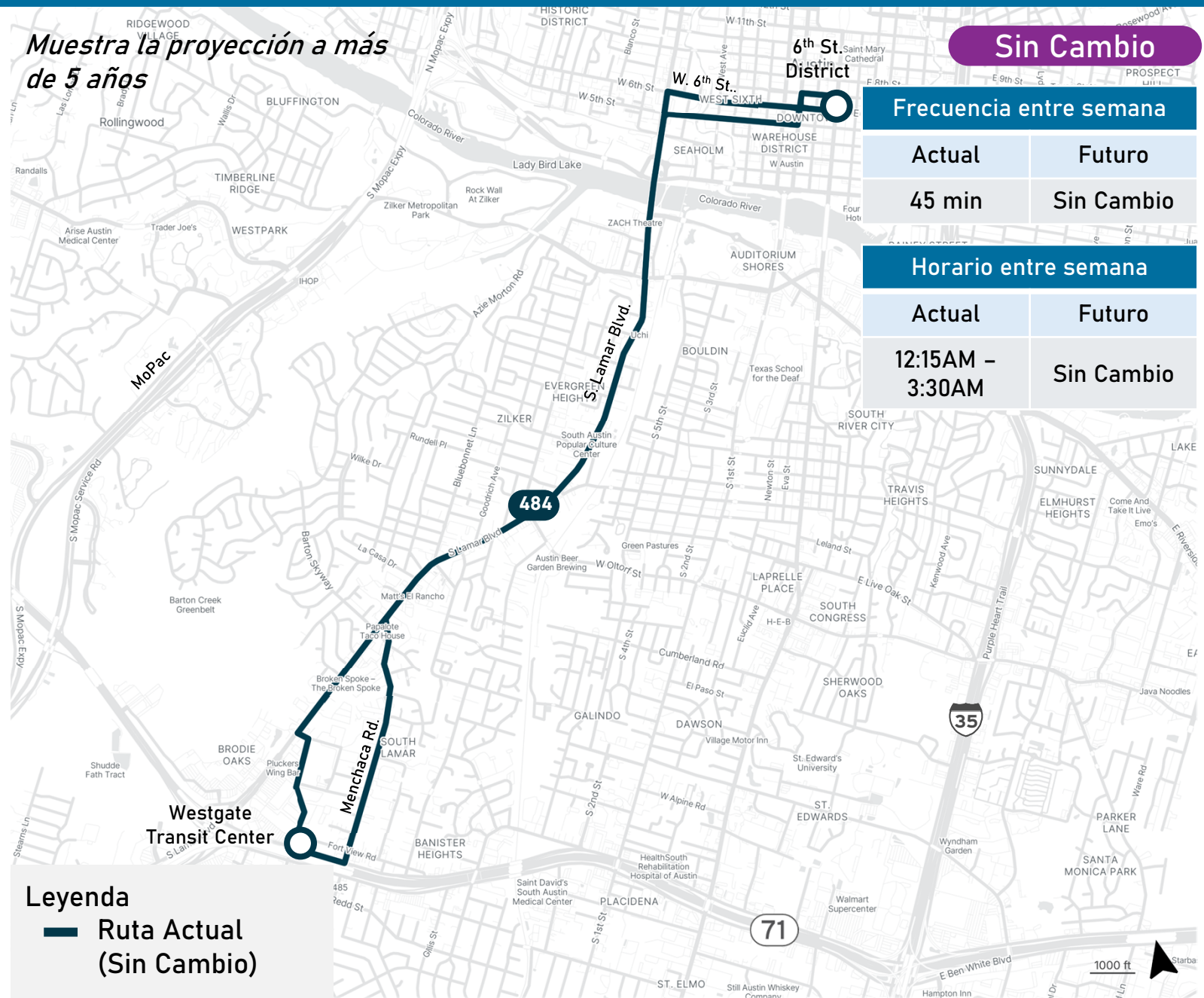


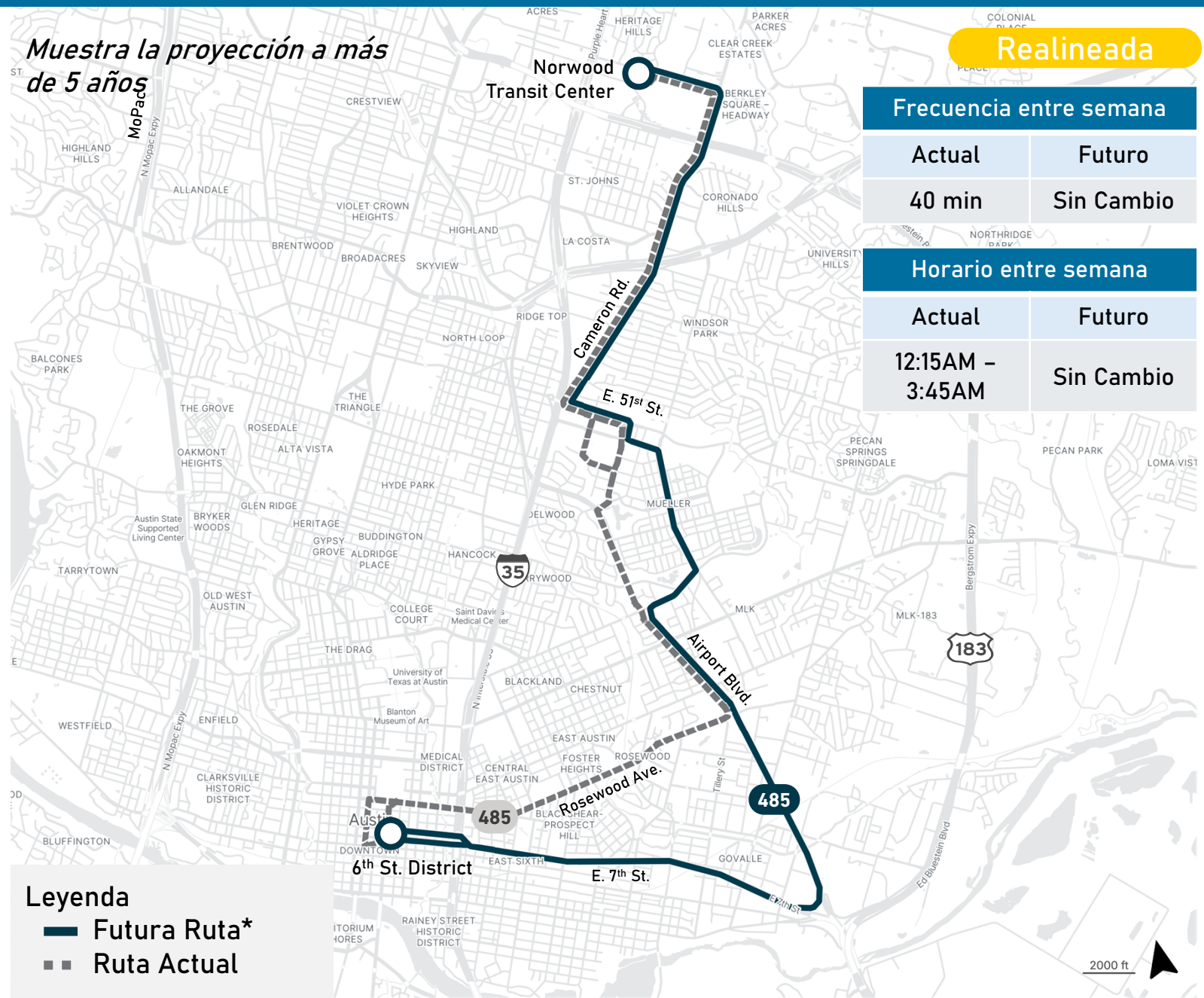


**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

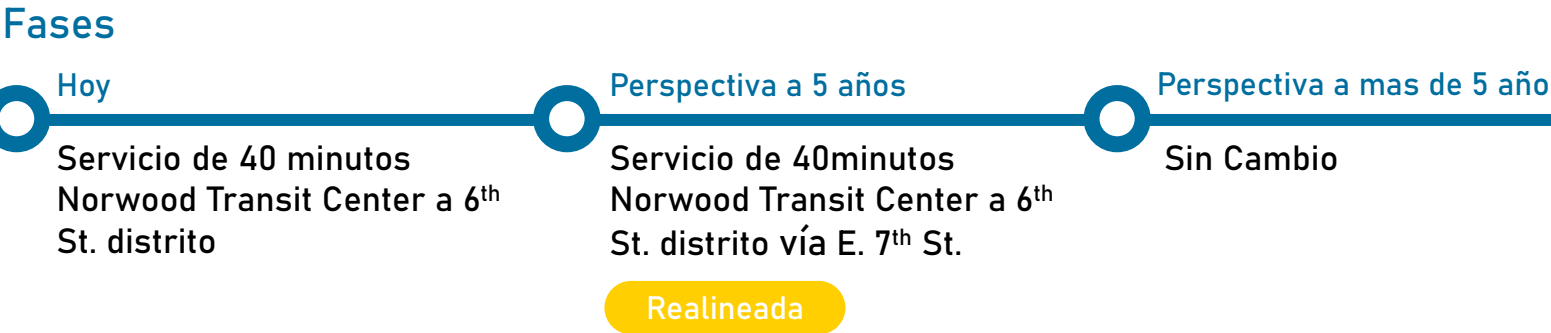
Fases

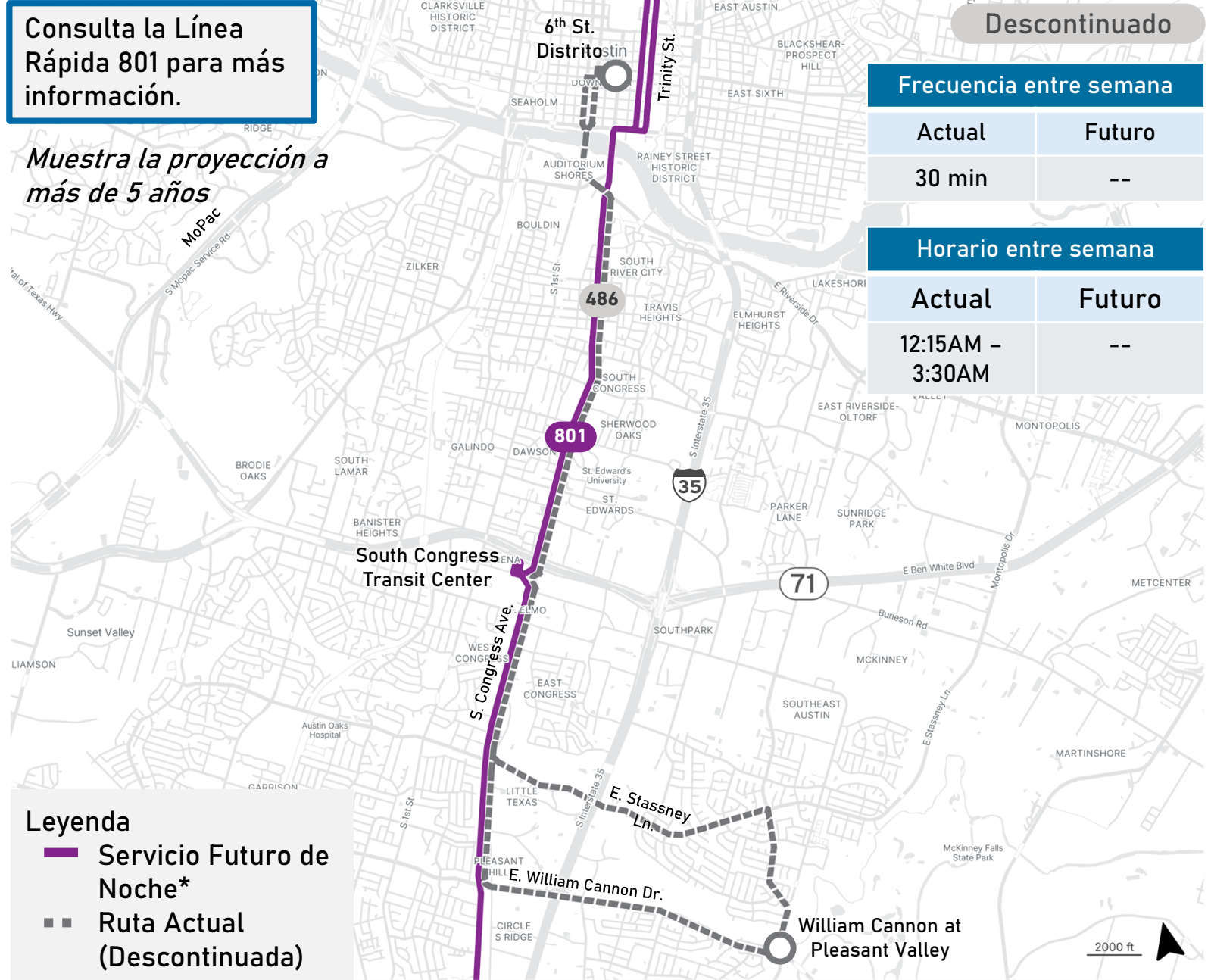






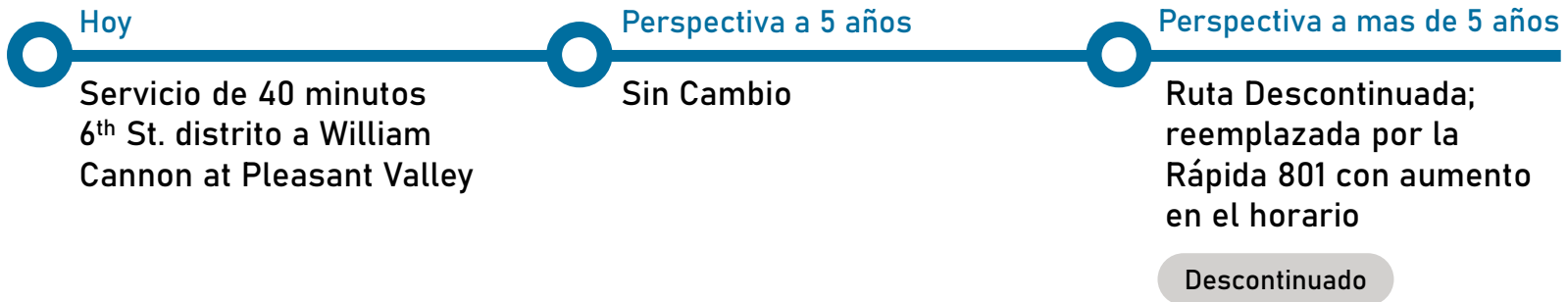
**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*





**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Fases



Descontinuado

Frecuencia entre semana

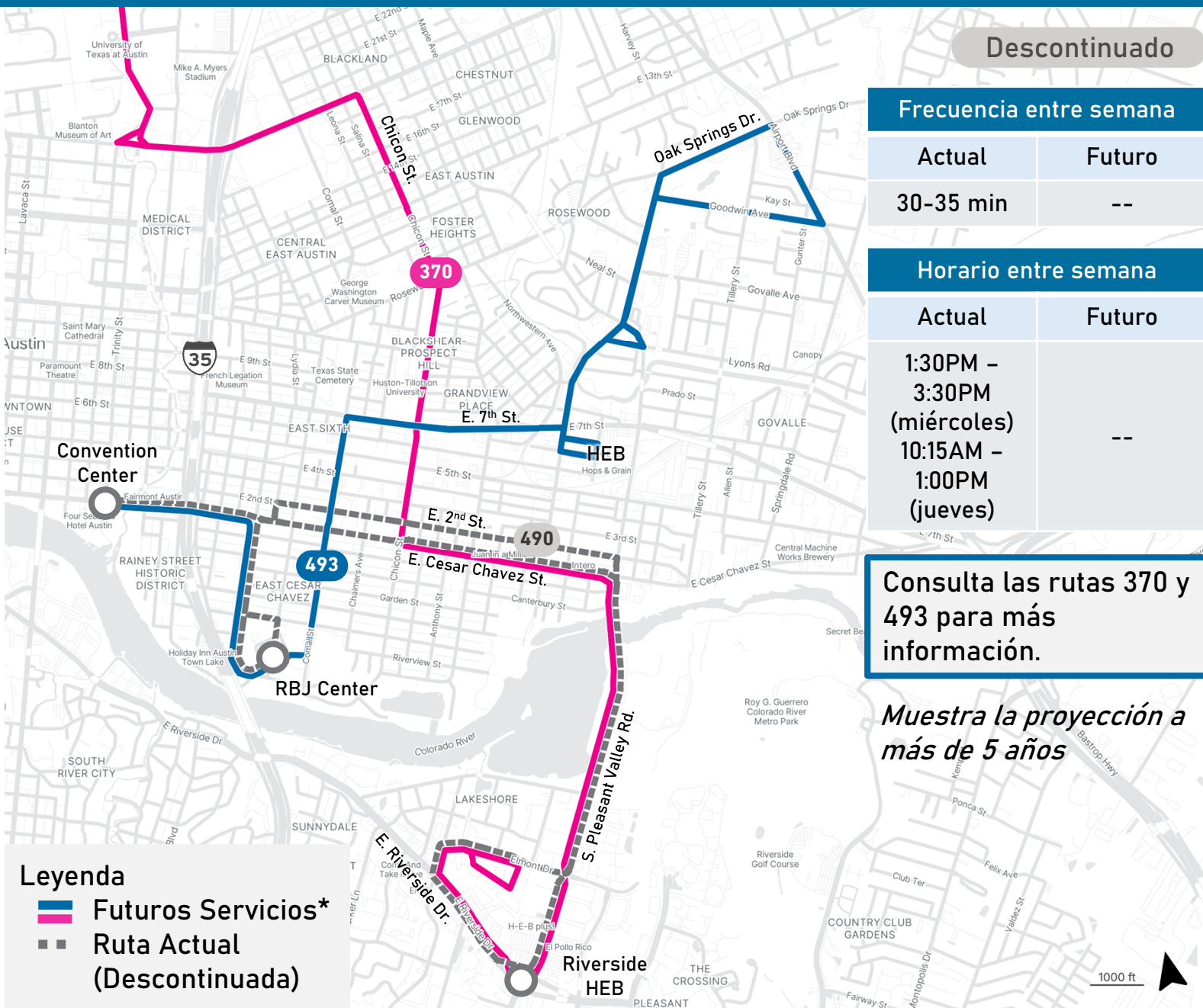
Actual	Futuro
30-35 min	--

Horario entre semana

Actual	Futuro
1:30PM – 3:30PM (miércoles)	--
10:15AM – 1:00PM (jueves)	

Consulta las rutas 370 y 493 para más información.

Muestra la proyección a más de 5 años



**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Fases

Hoy

Servicio de 30 a 35 minutos
Convention Center a Riverside
HEB

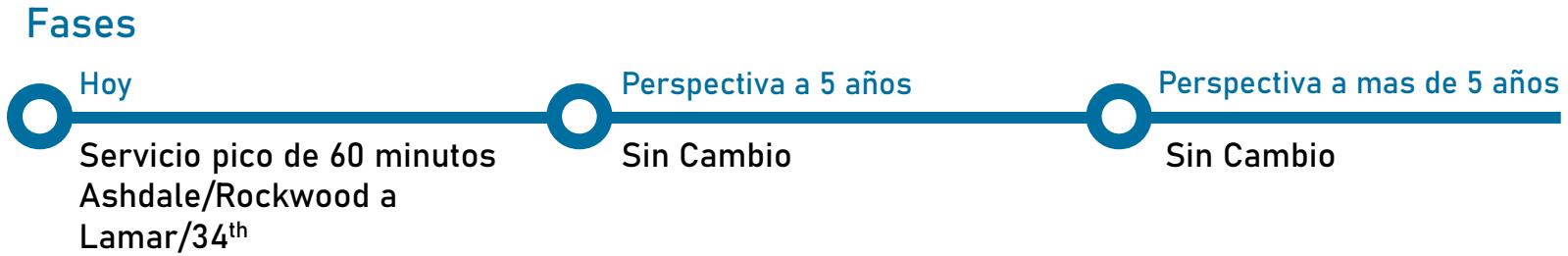
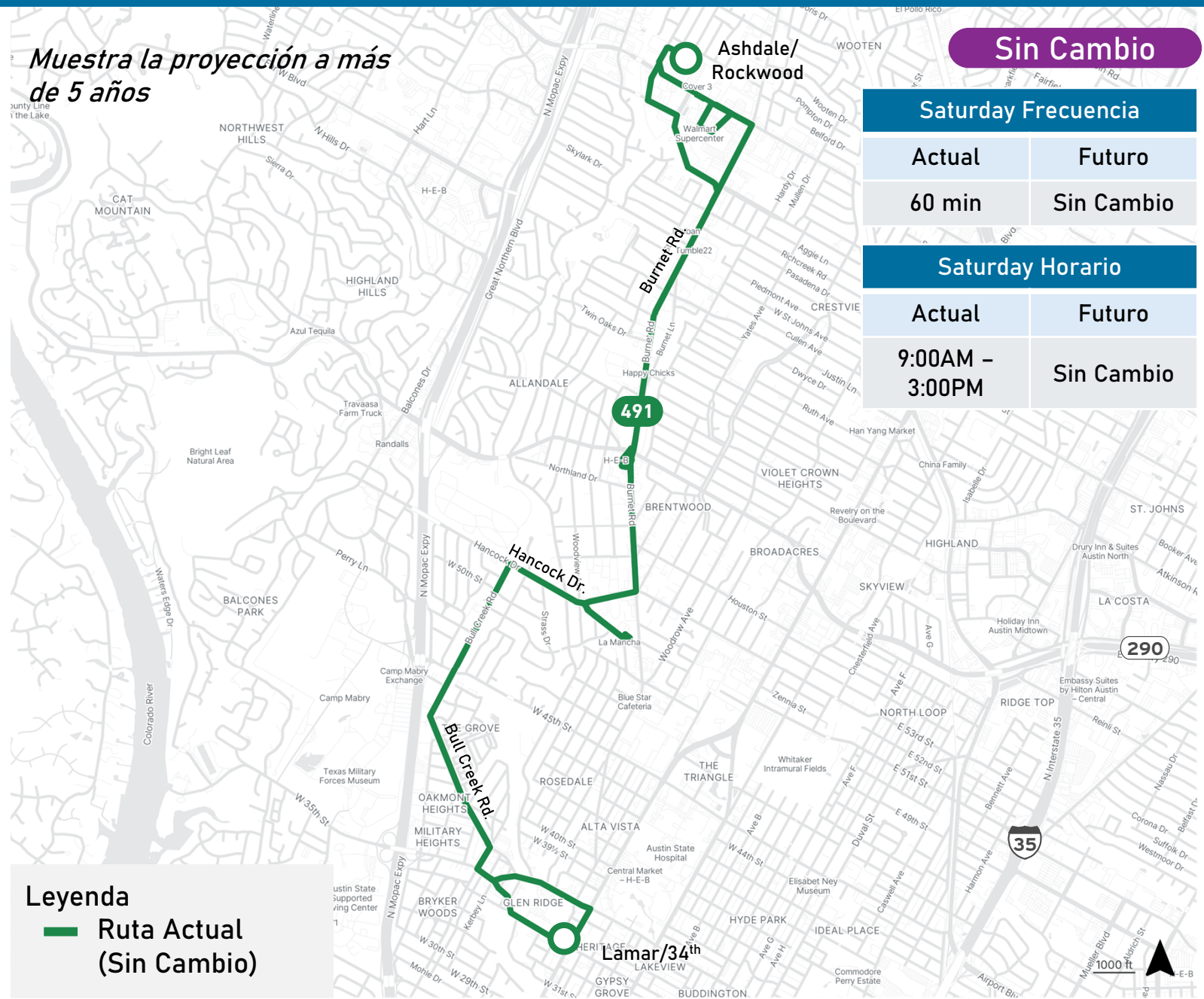
Perspectiva a 5 años

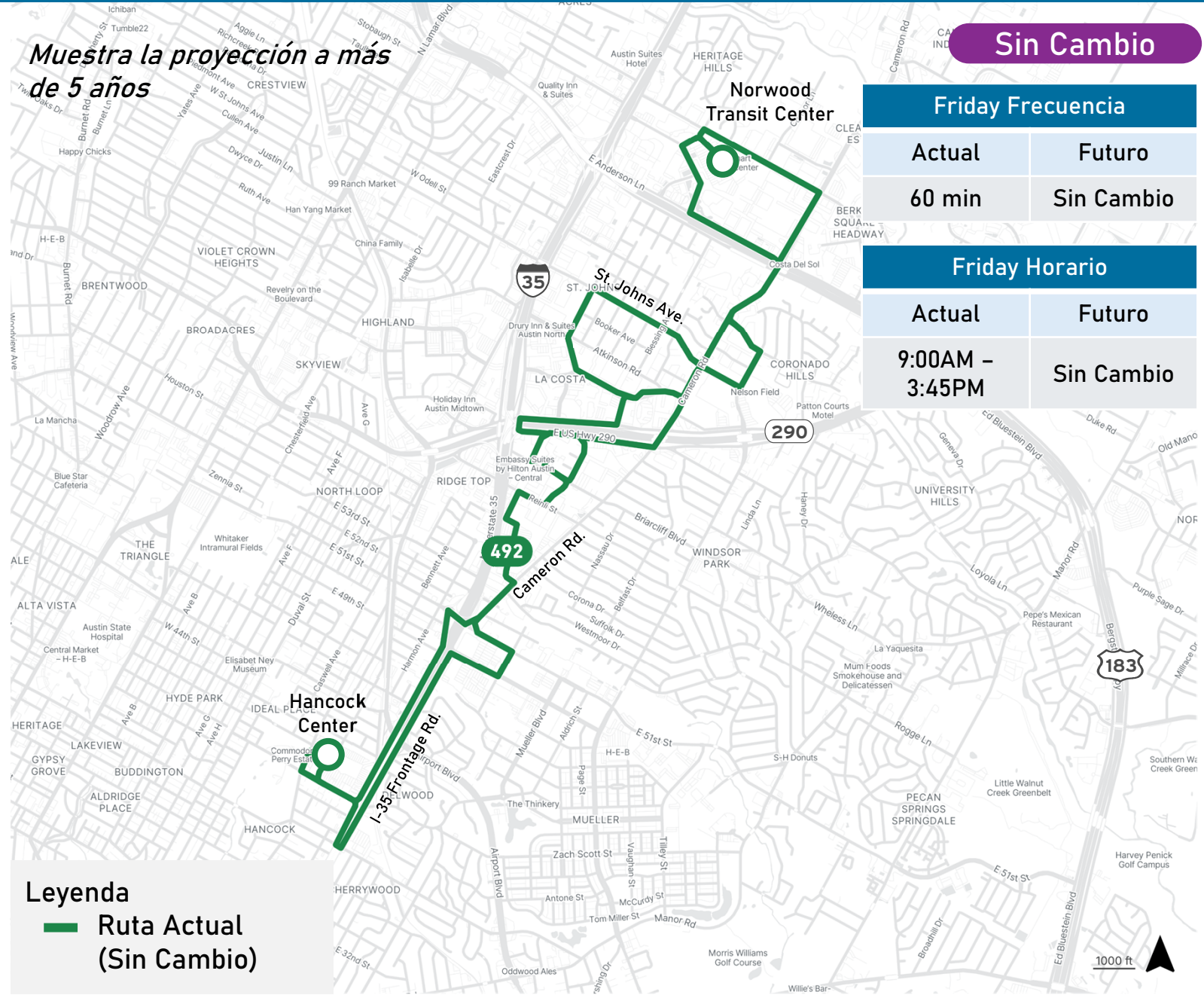
Sin Cambio

Perspectiva a mas de 5 años

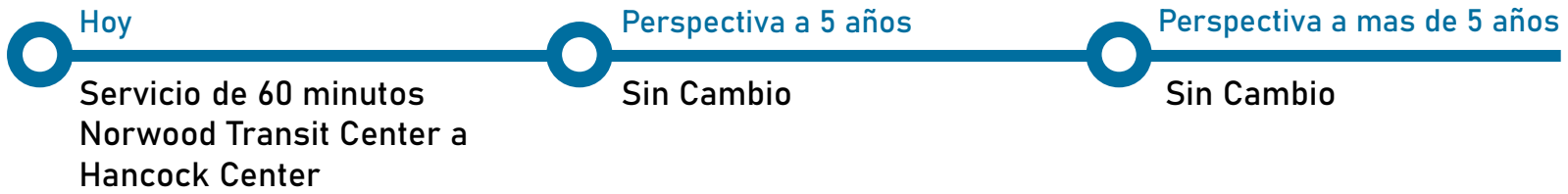
Ruta Descontinuada;
cubierta por la Nueva
ruta 370 y la ruta 493
realignada

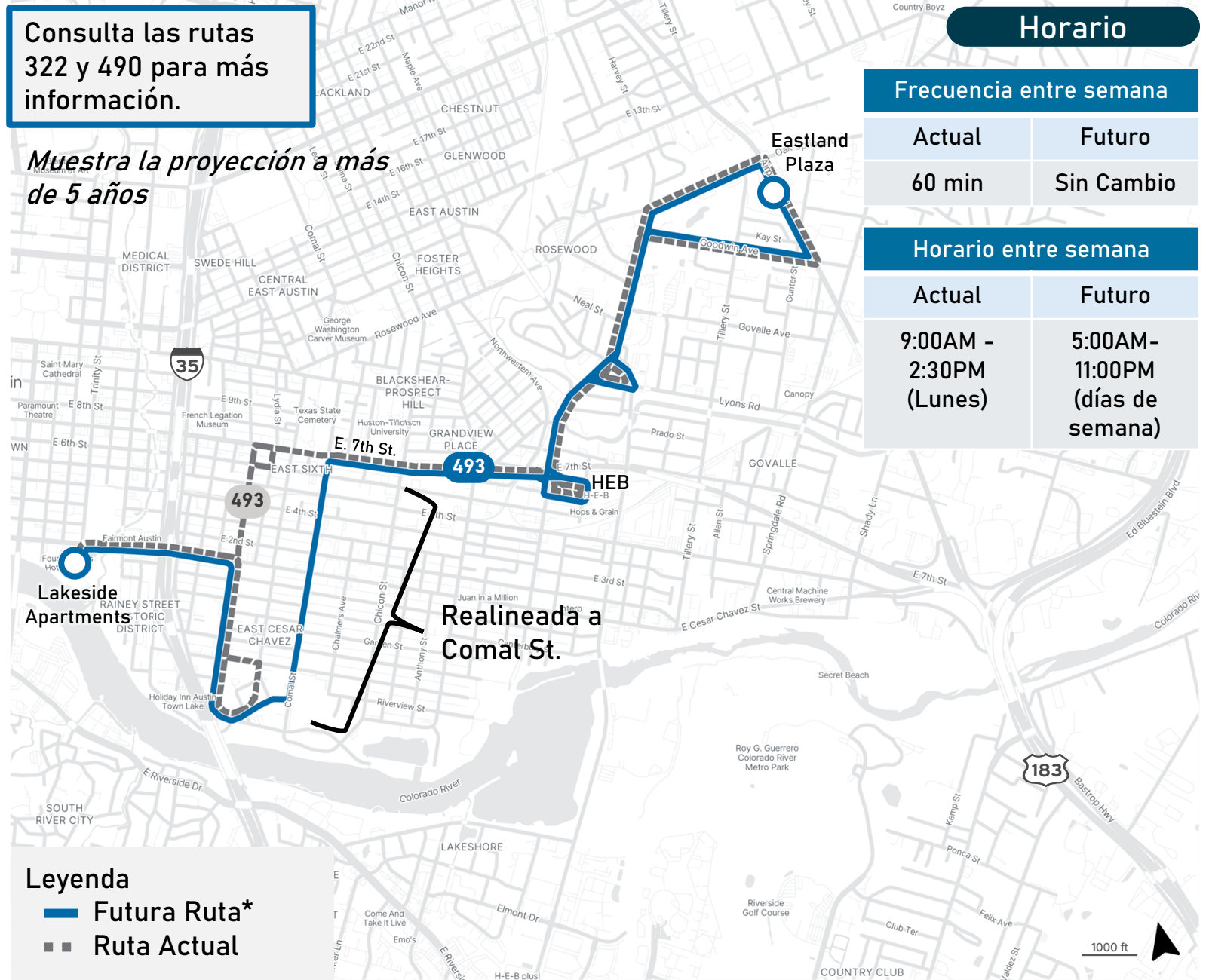
Descontinuado



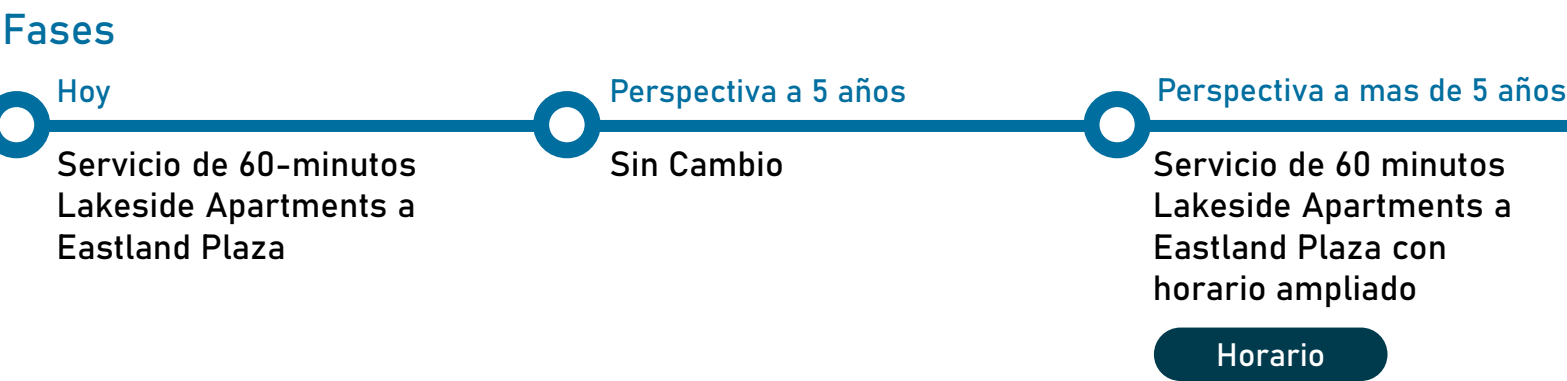


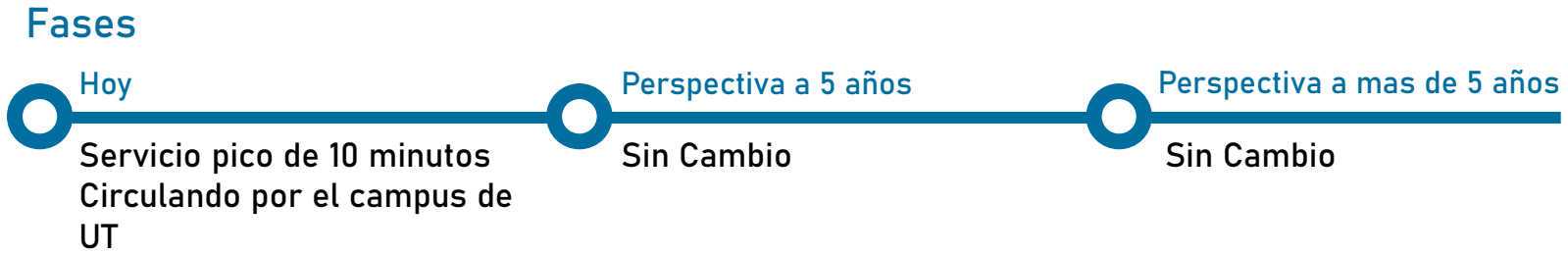
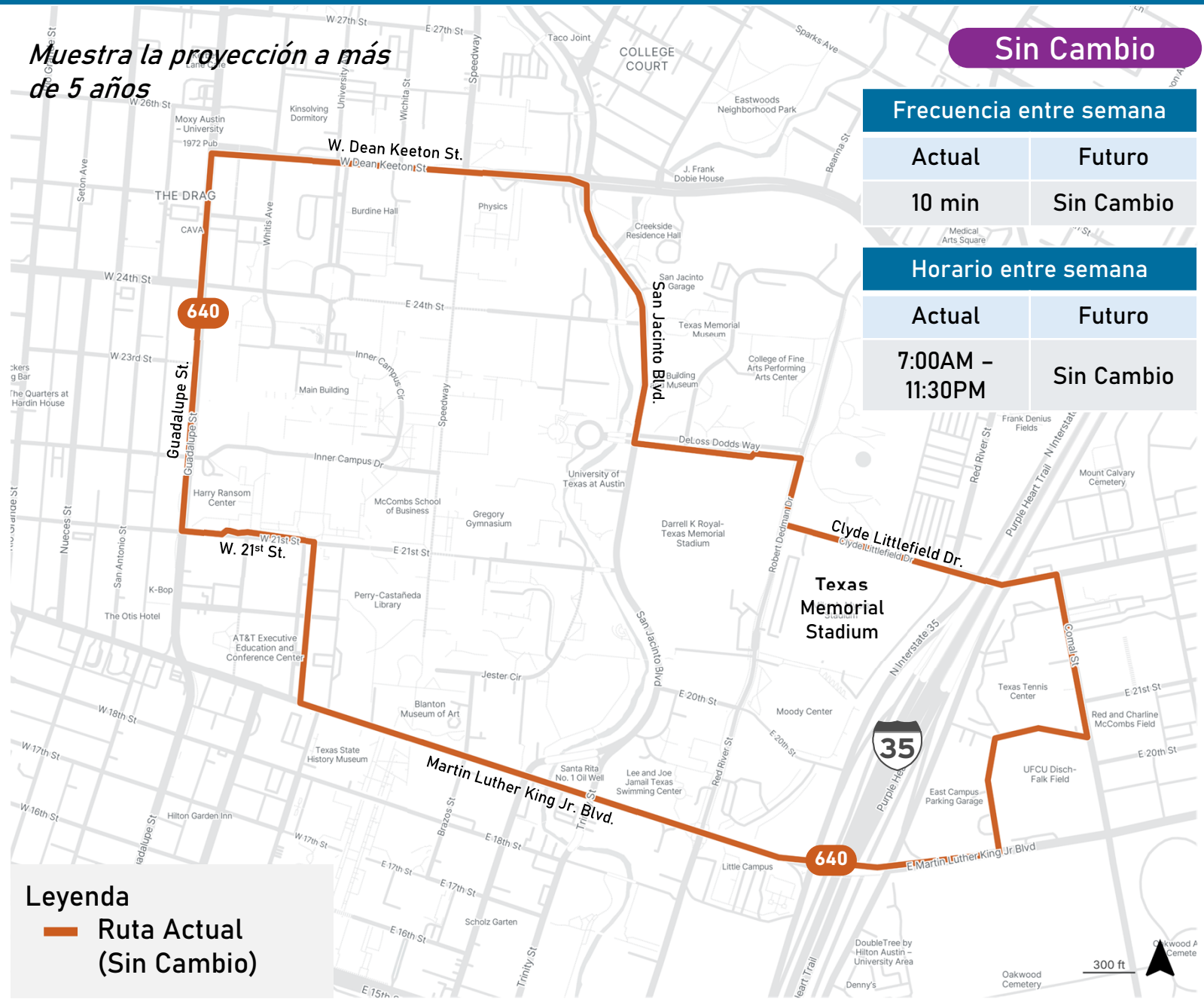
Fases

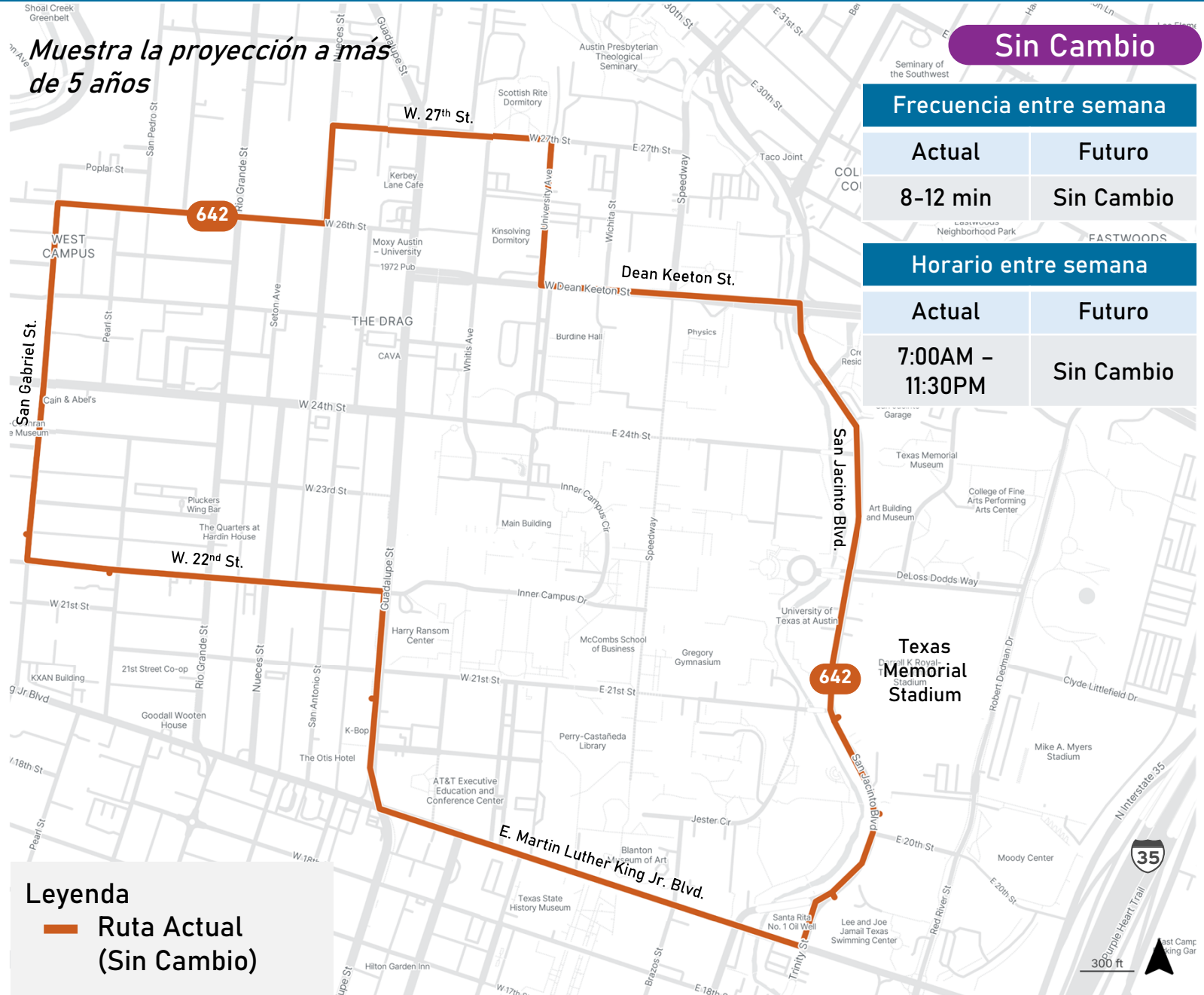


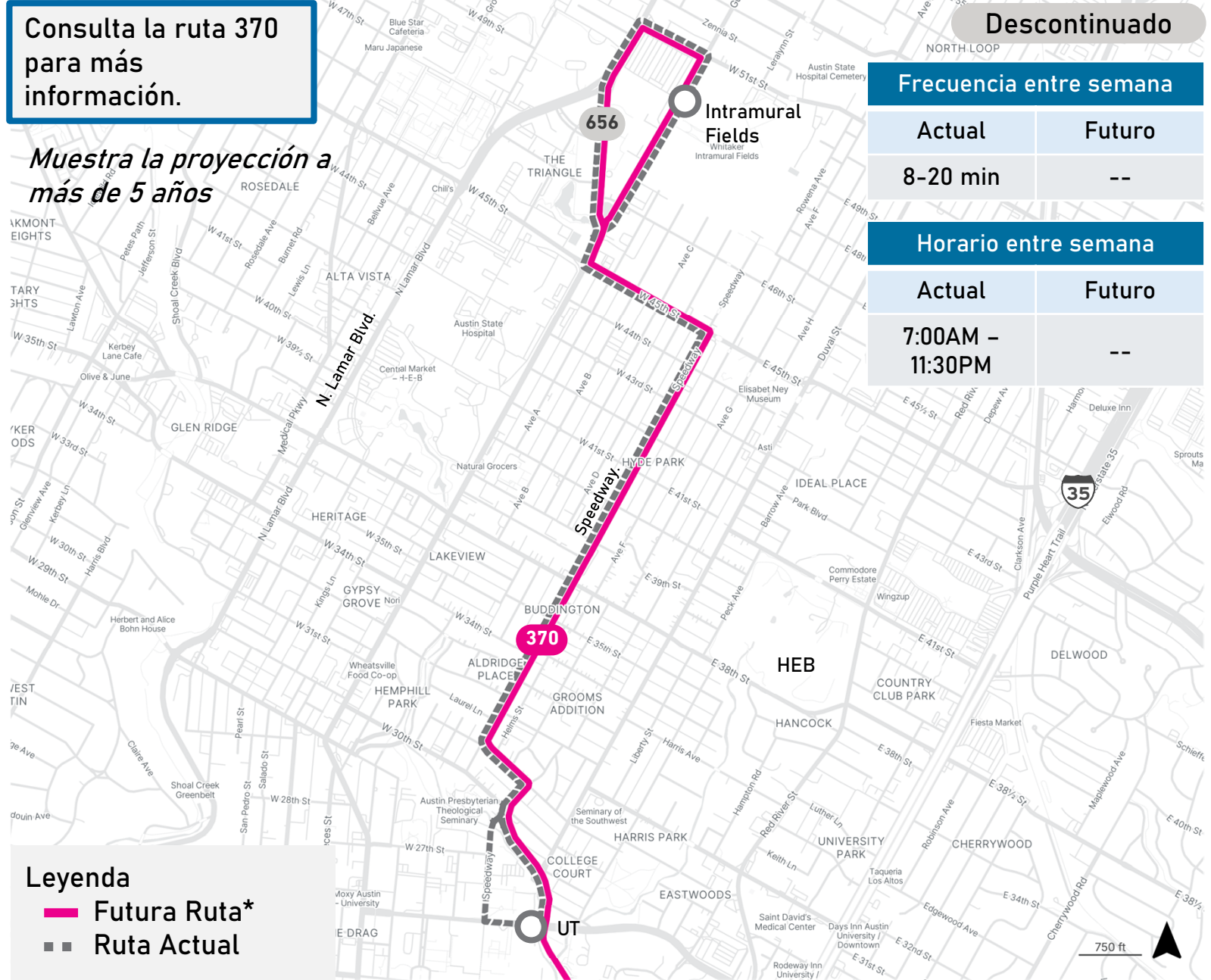


**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*



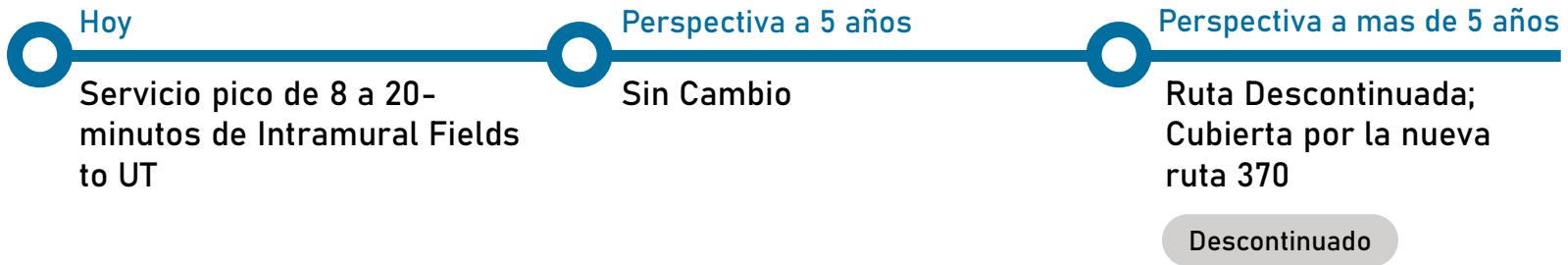


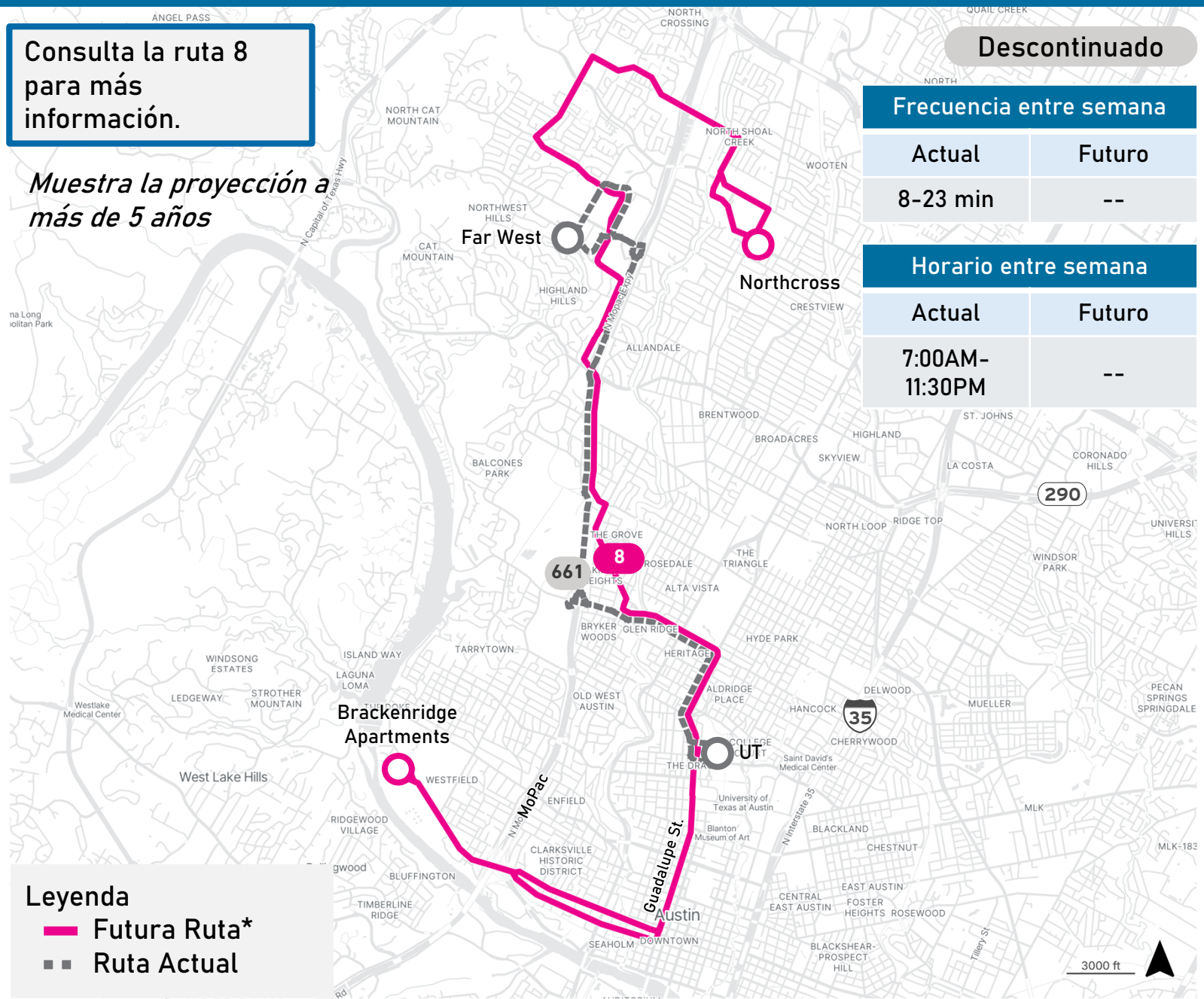




**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

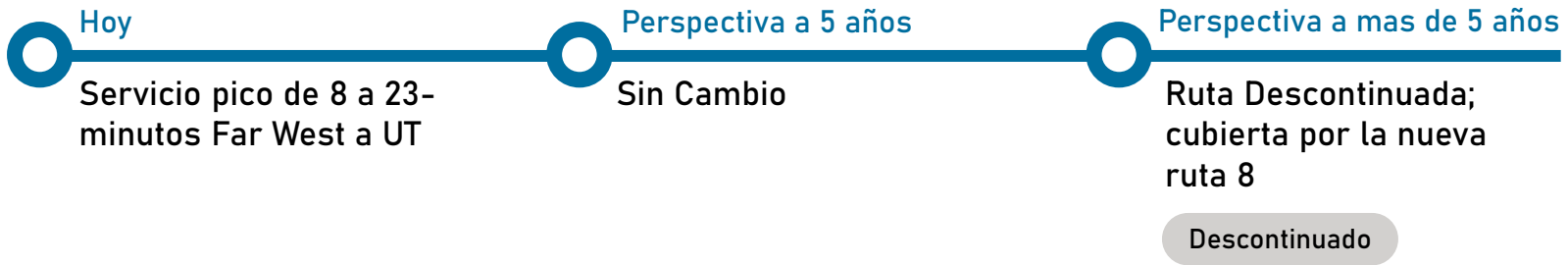
Fases

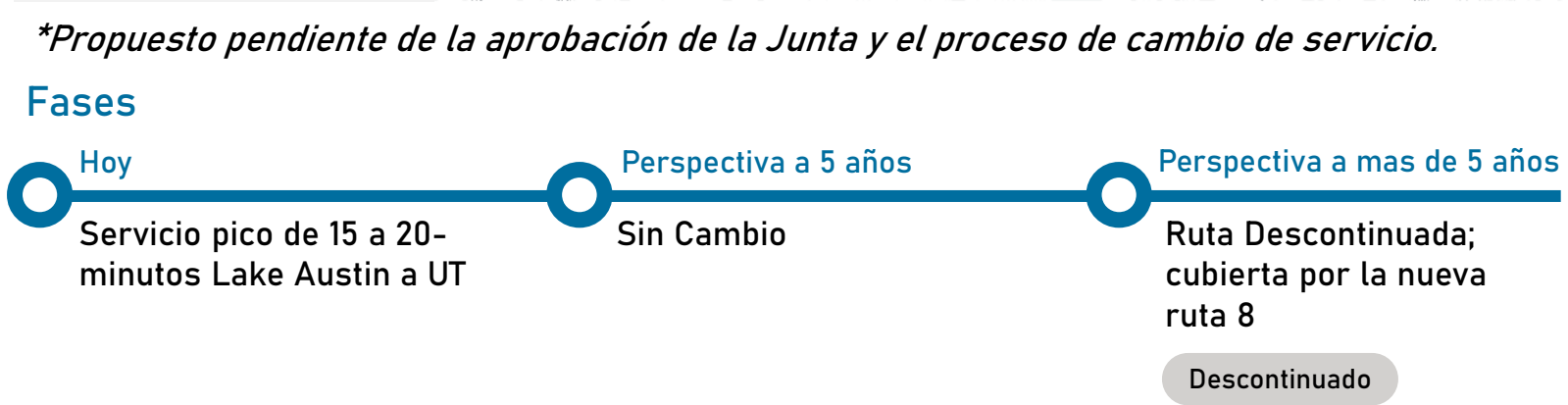
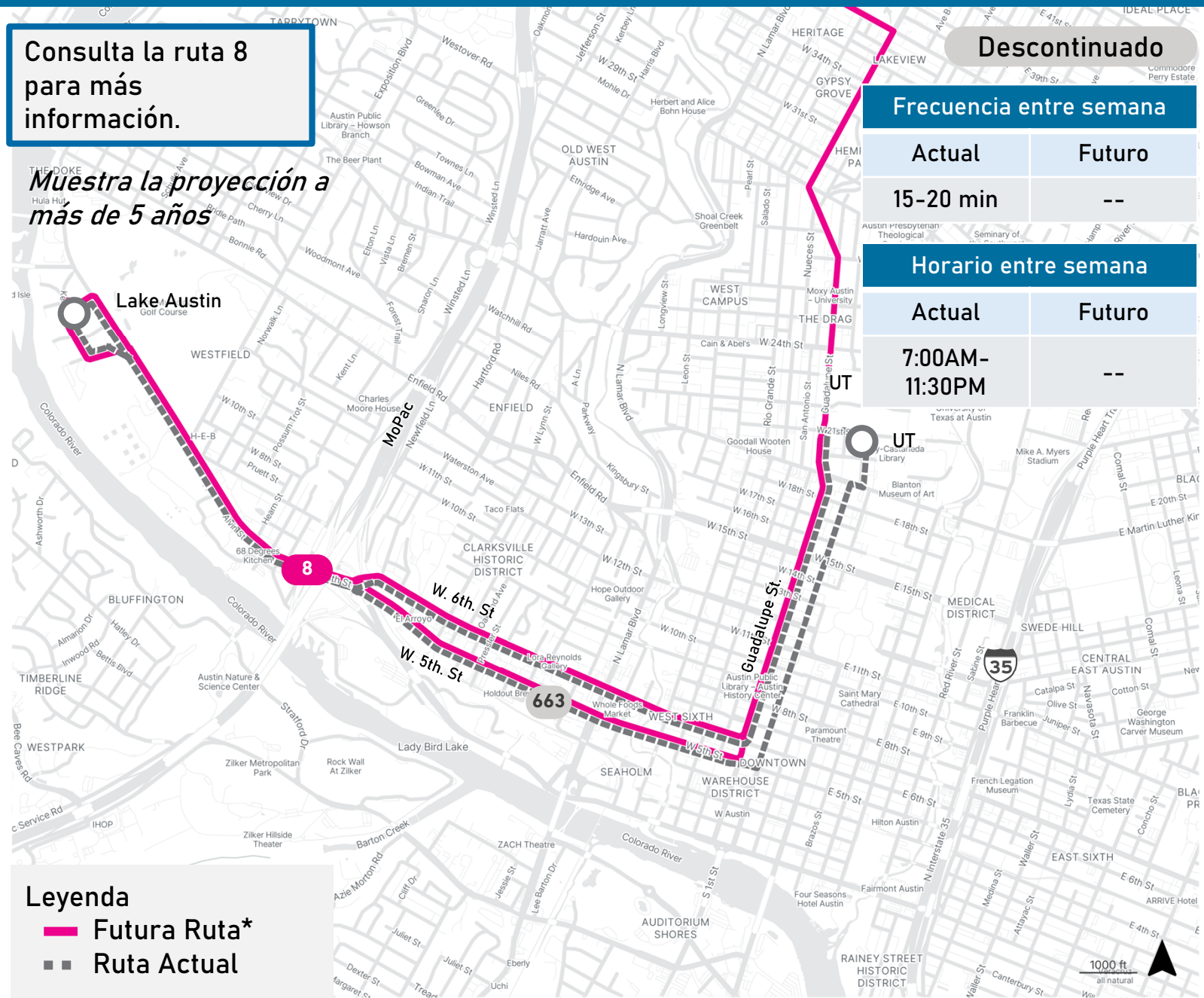


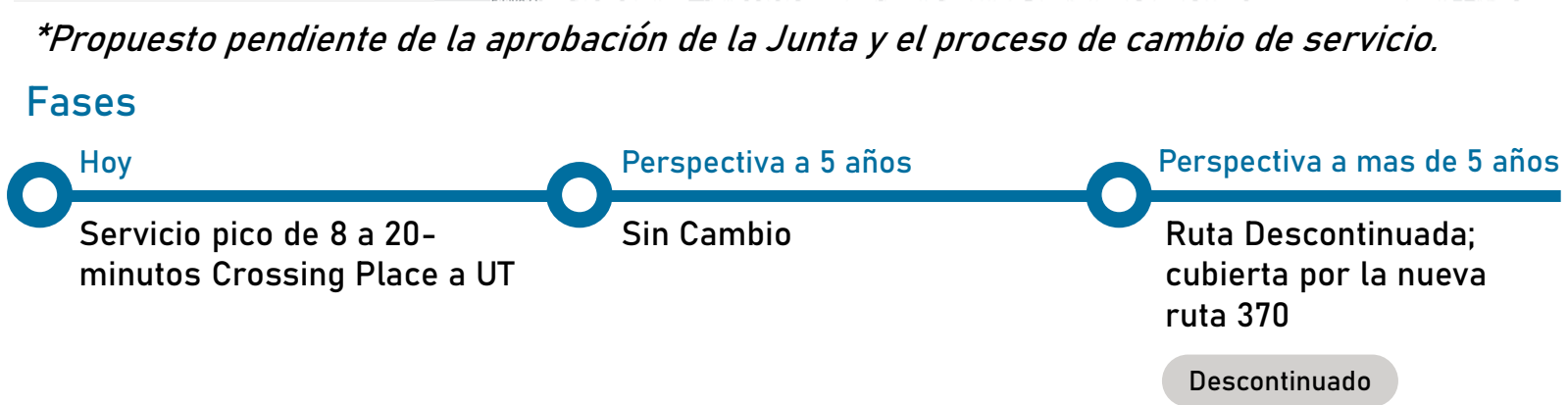
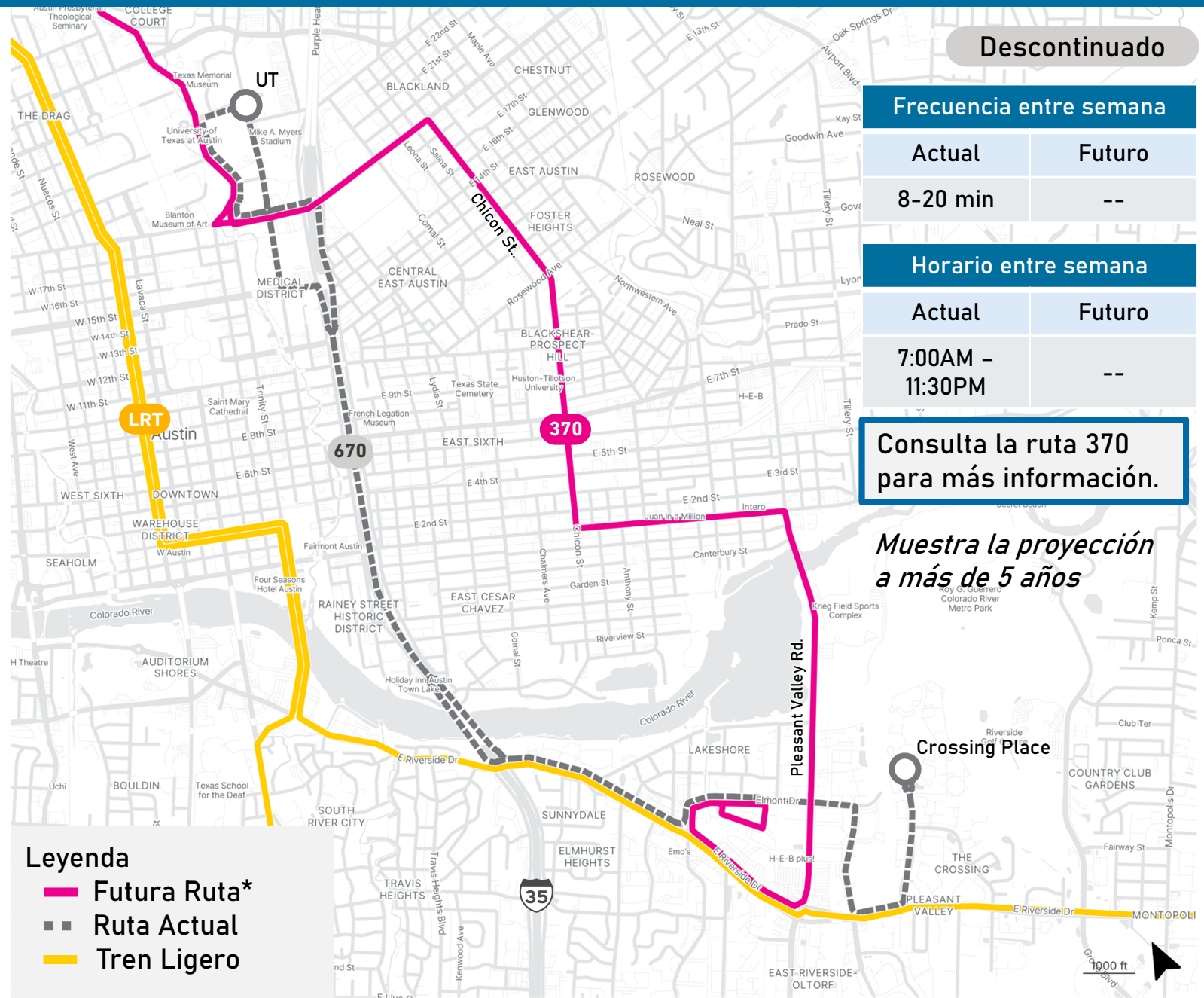


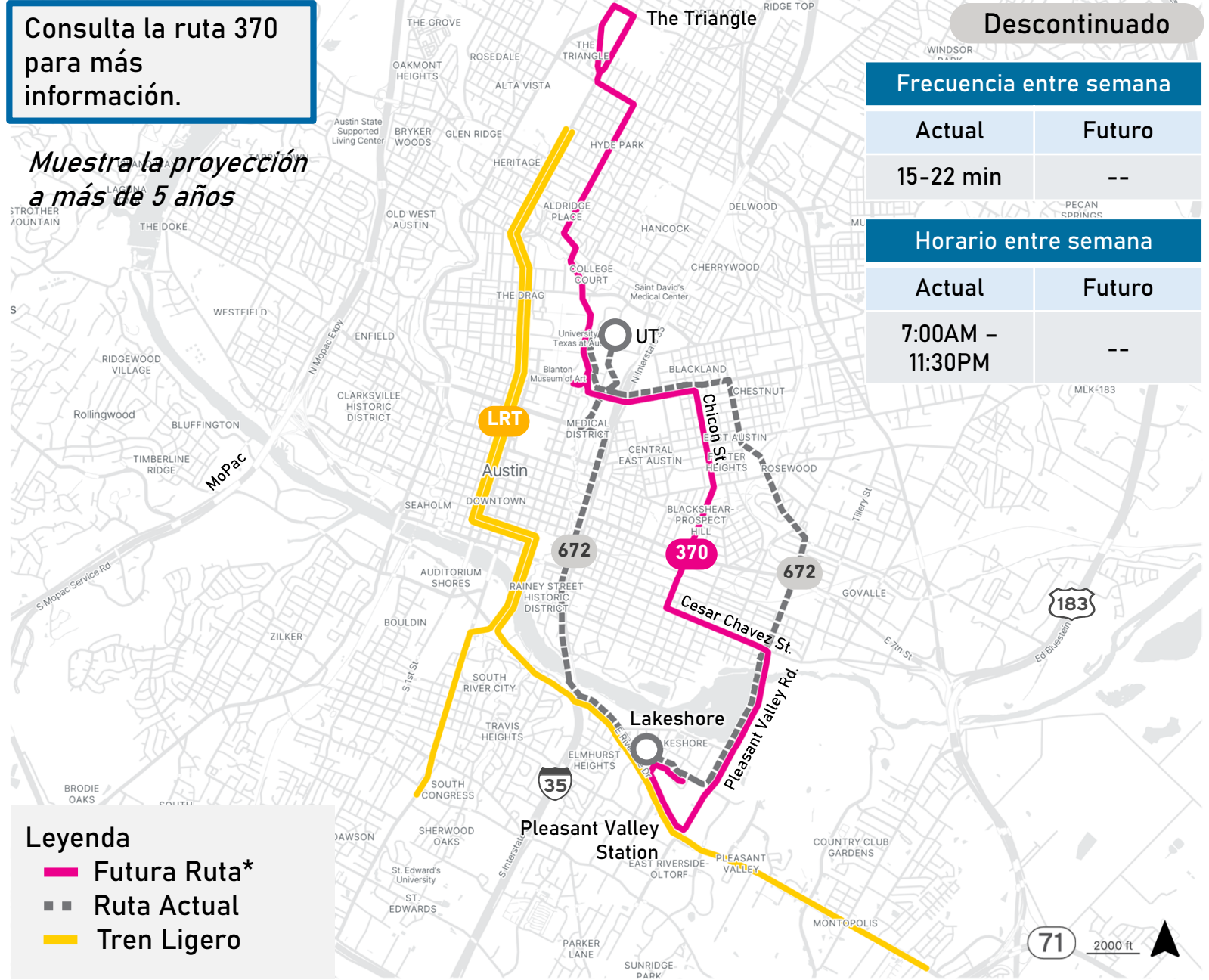
**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

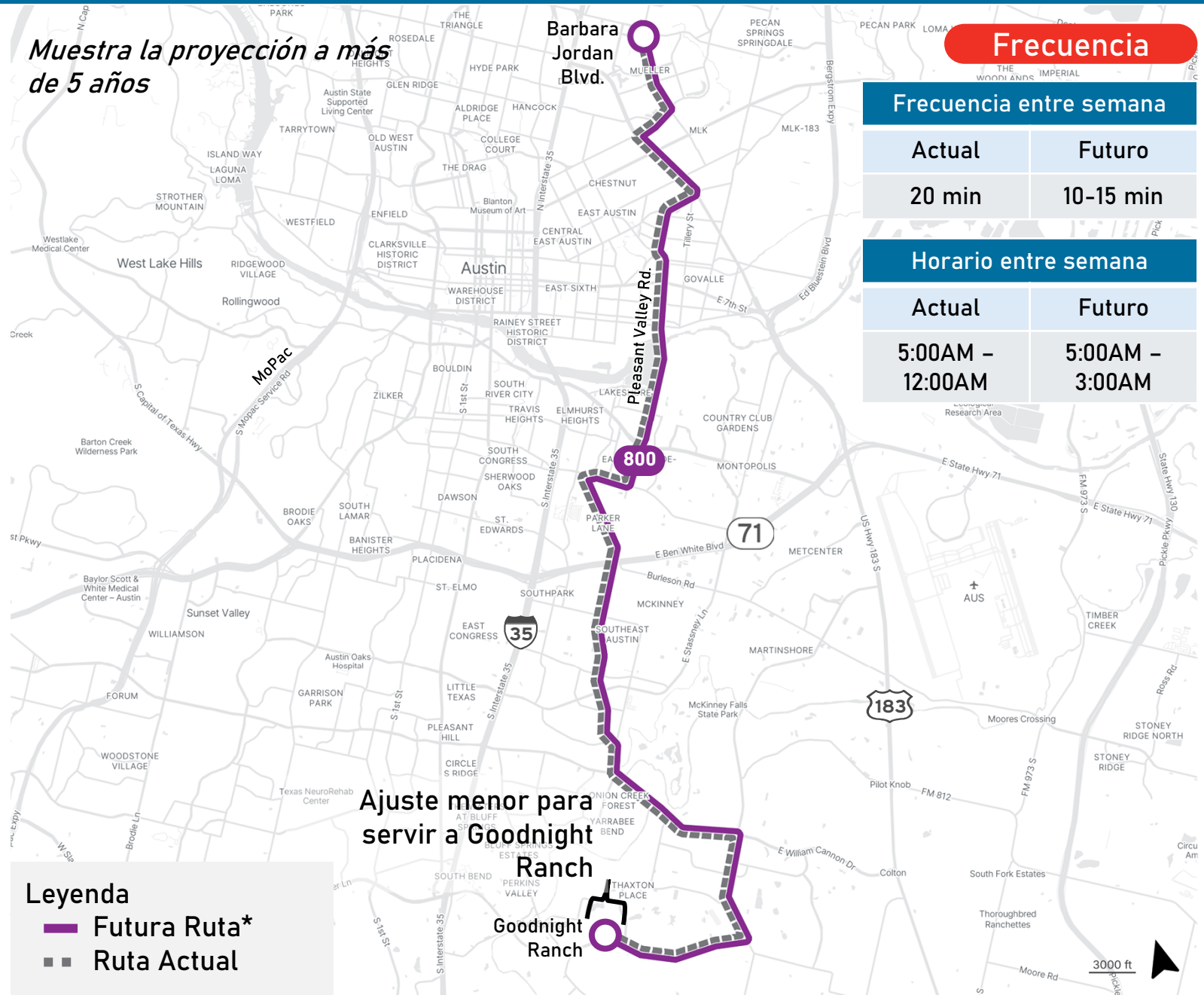
Fases











**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Fases

Hoy

Servicio pico de 20 minutos
Barbara Jordan a Goodnight Ranch

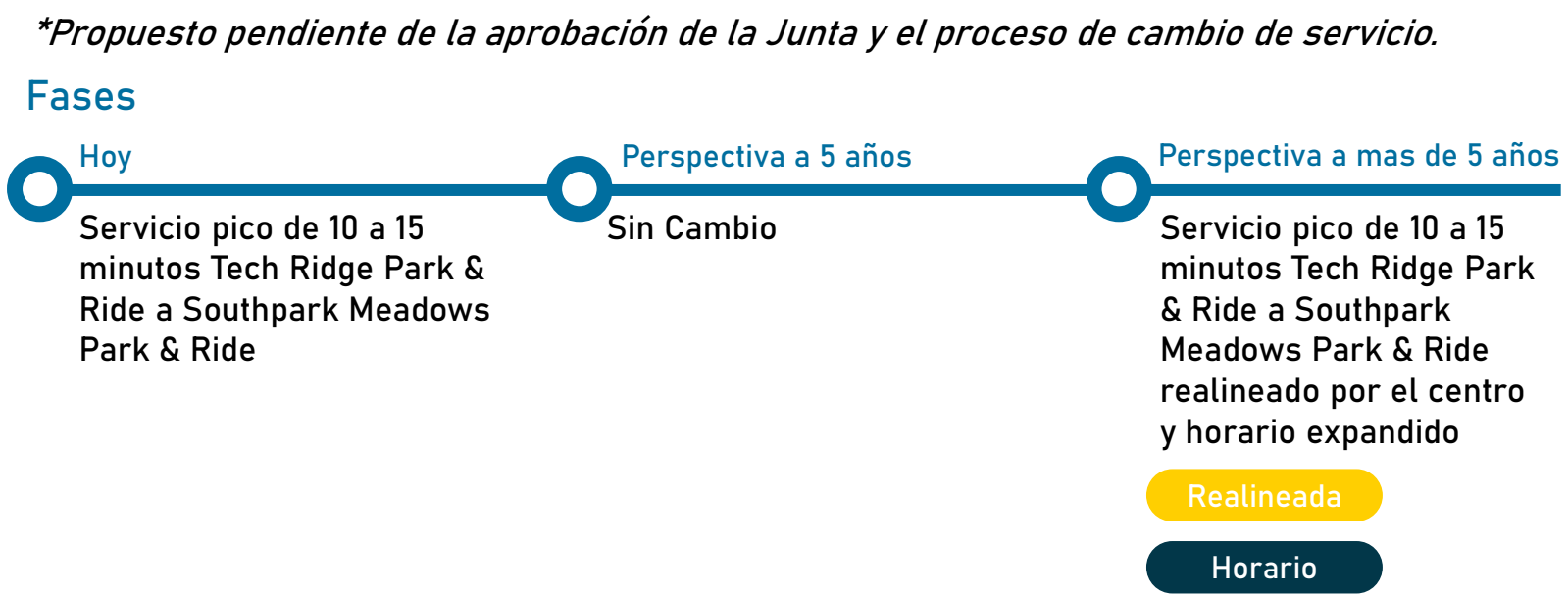
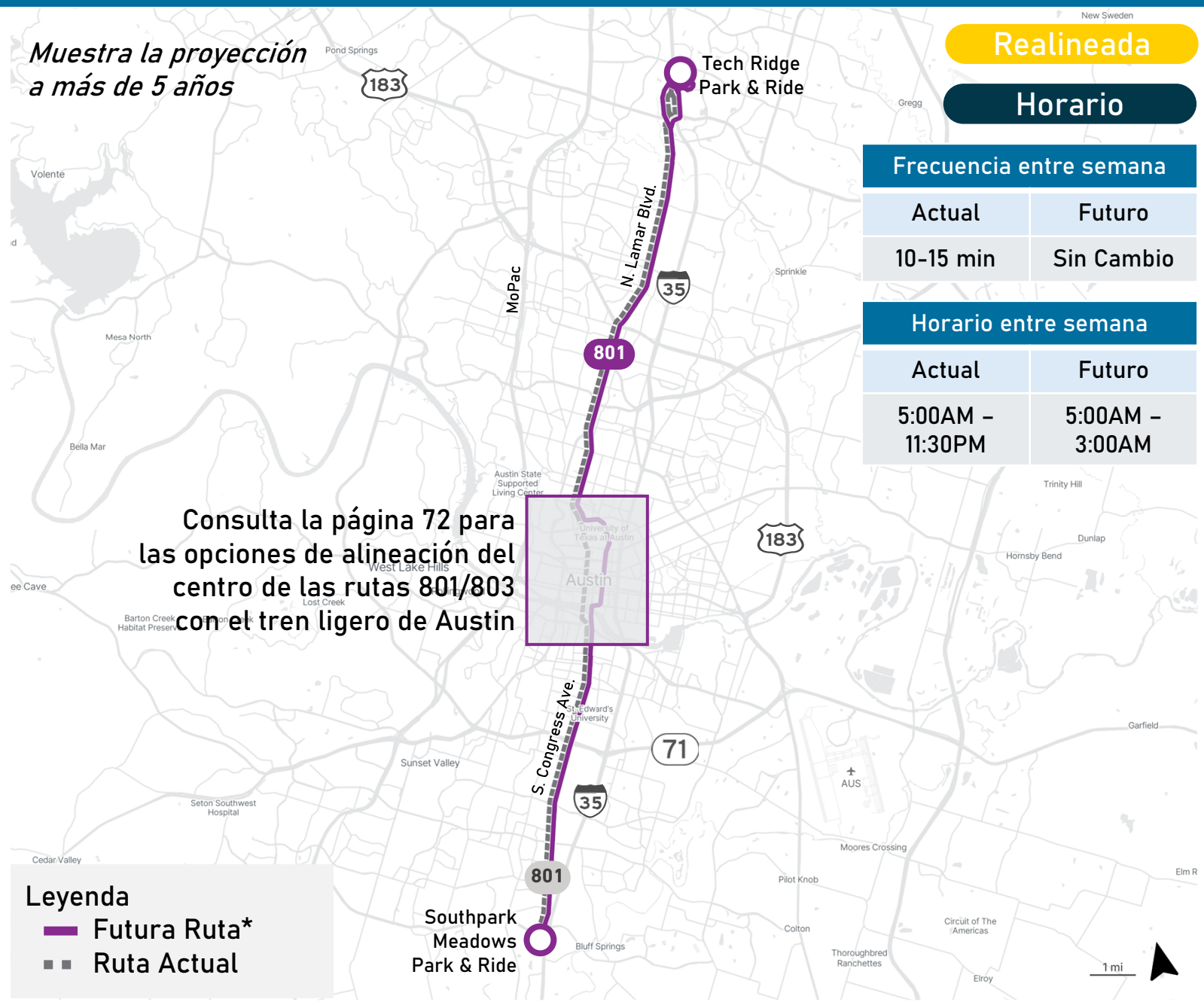
Perspectiva a 5 años

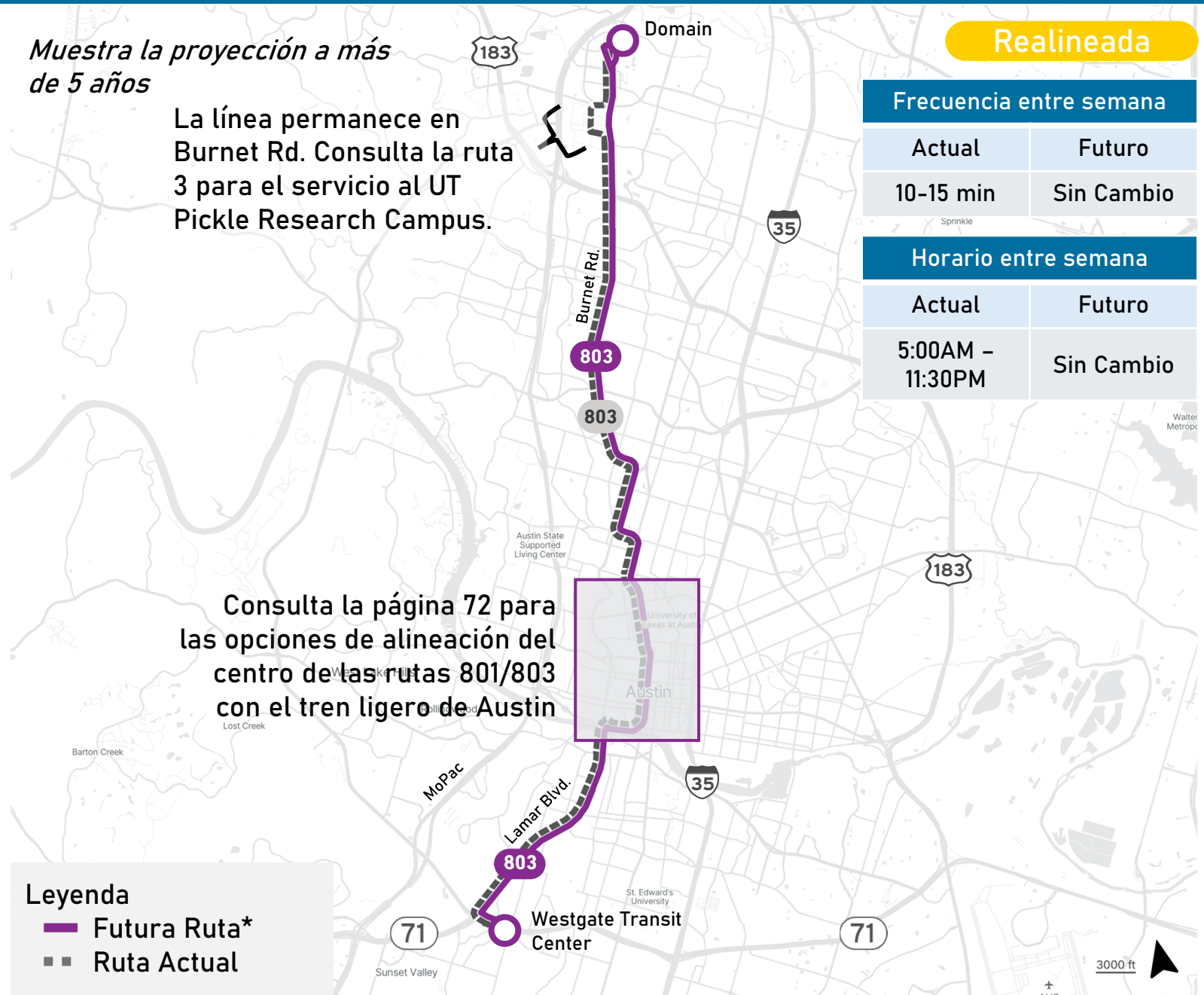
Servicio pico de 10 a 15 minutos Barbara Jordan a Goodnight Ranch con frecuencia completa

Perspectiva a mas de 5 años

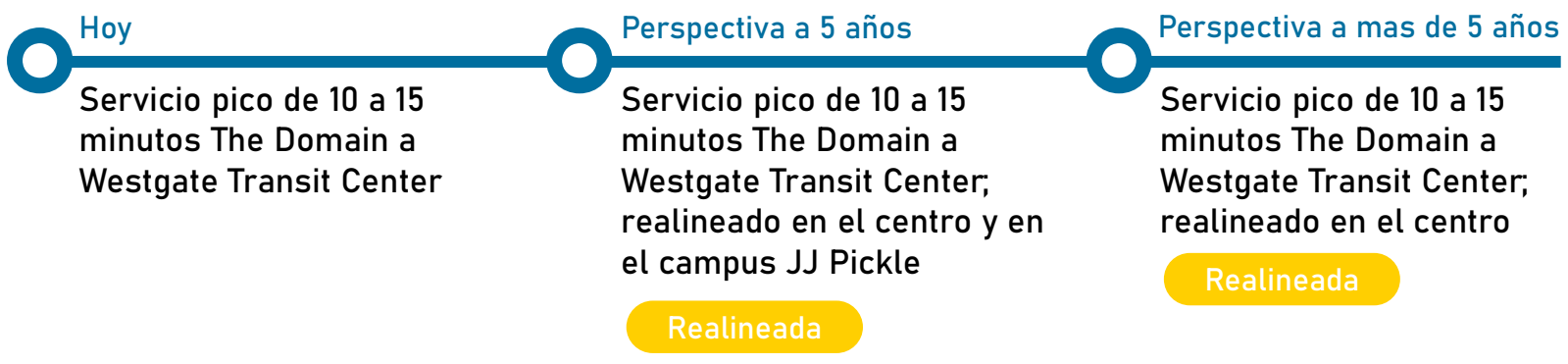
Sin Cambio

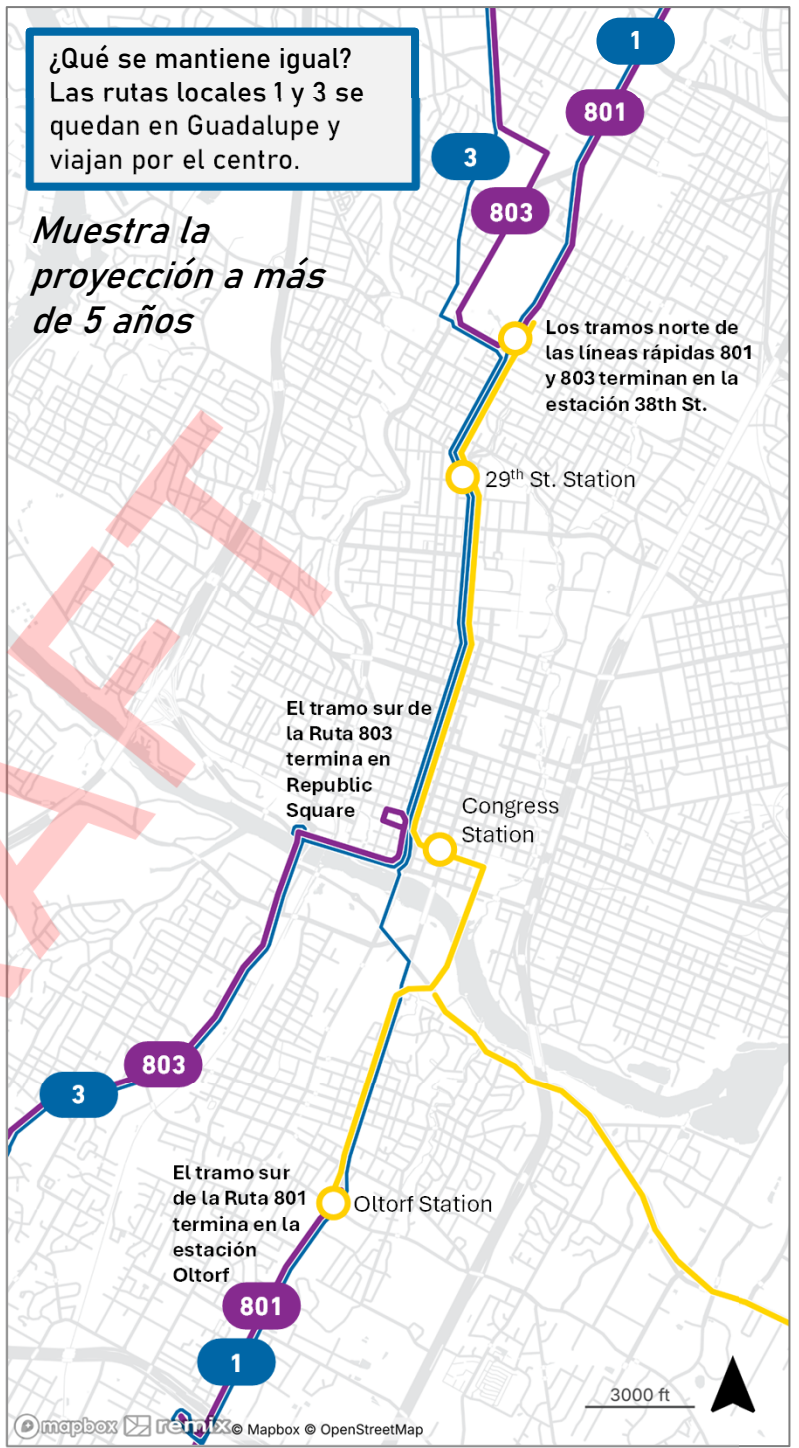
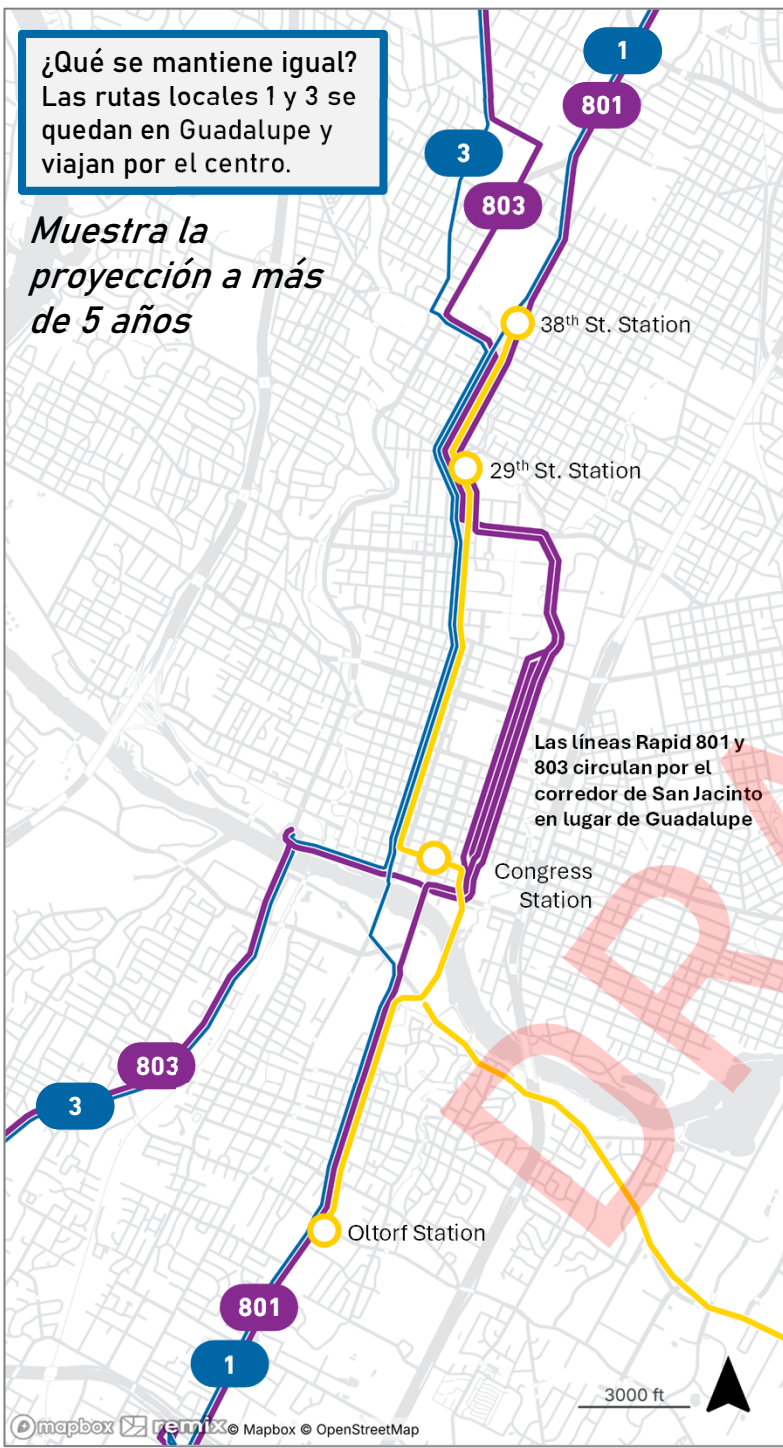
Frecuencia





Fases





Rapids on San Jacinto

80180313

Corredor del paralela al este con frecuencia pica de 10 minutos.

Redundante con frecuencia de 30-min.

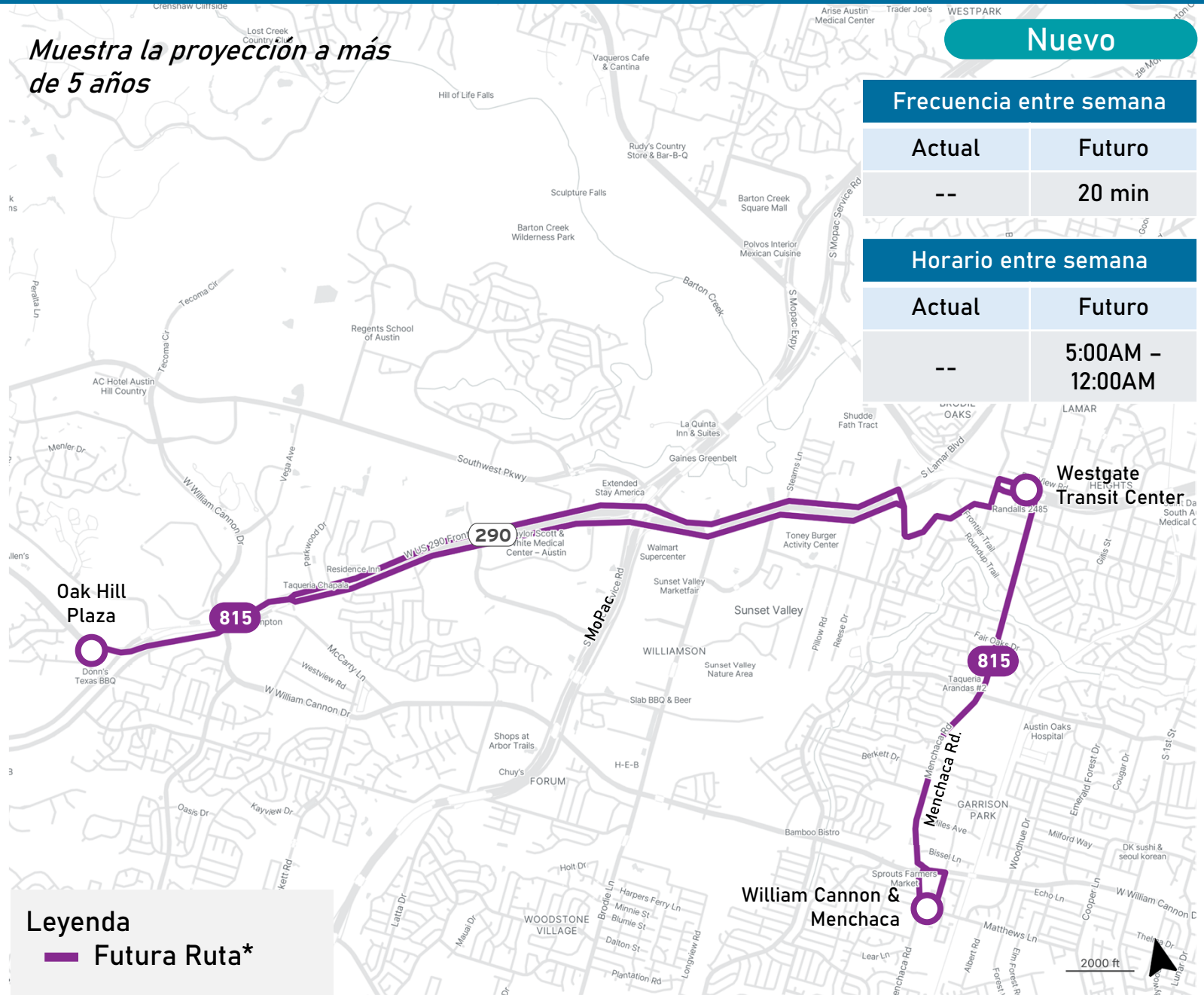
Rapids Feed Light Rail

80180313

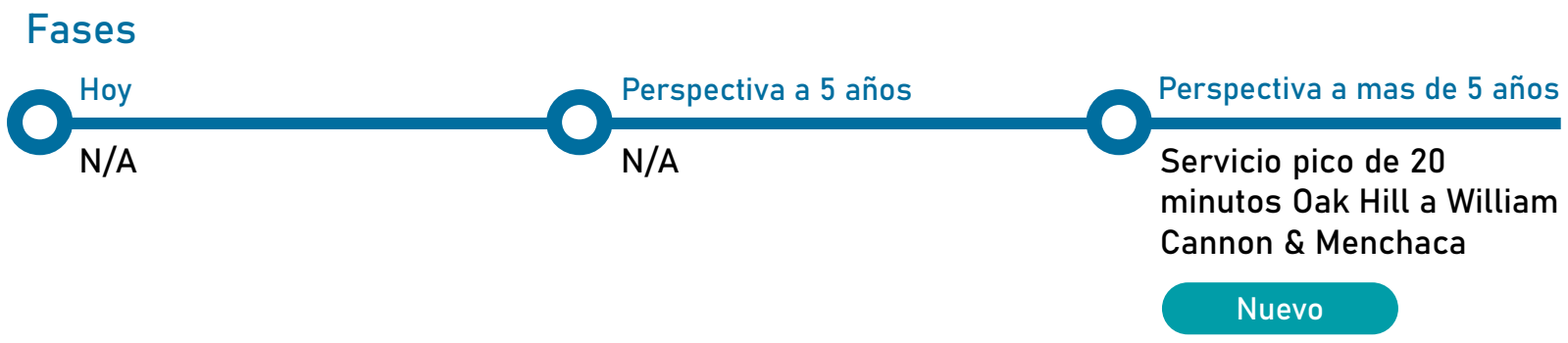
Terminar en fin de líneas, frecuencia de 10 minutos en hora pico.

Redundante con frecuencia de 30-min.

La alineación final para 801/803/1/3 depende de una mayor coordinación con ATP y de una mayor participación de la comunidad.



**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*



Frecuencia

Realianeada

Frecuencia entre semana

Actual	Futuro
20 min	10-15 min

Horario entre semana

Actual	Futuro
5:00AM – 12:15AM	5:00AM – 3:00AM

**Muestra la proyección a
más de 5 años**

Ajuste menor para servir al centro Expo Park & Ride

Ajuste en el centro

Leyenda

- Futura Ruta*
 ■ ■ Ruta Actual

**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Fases

Hoy

**Servicio pico de 20 minutos
Decker a Republic Square**

Perspectiva a 5 años

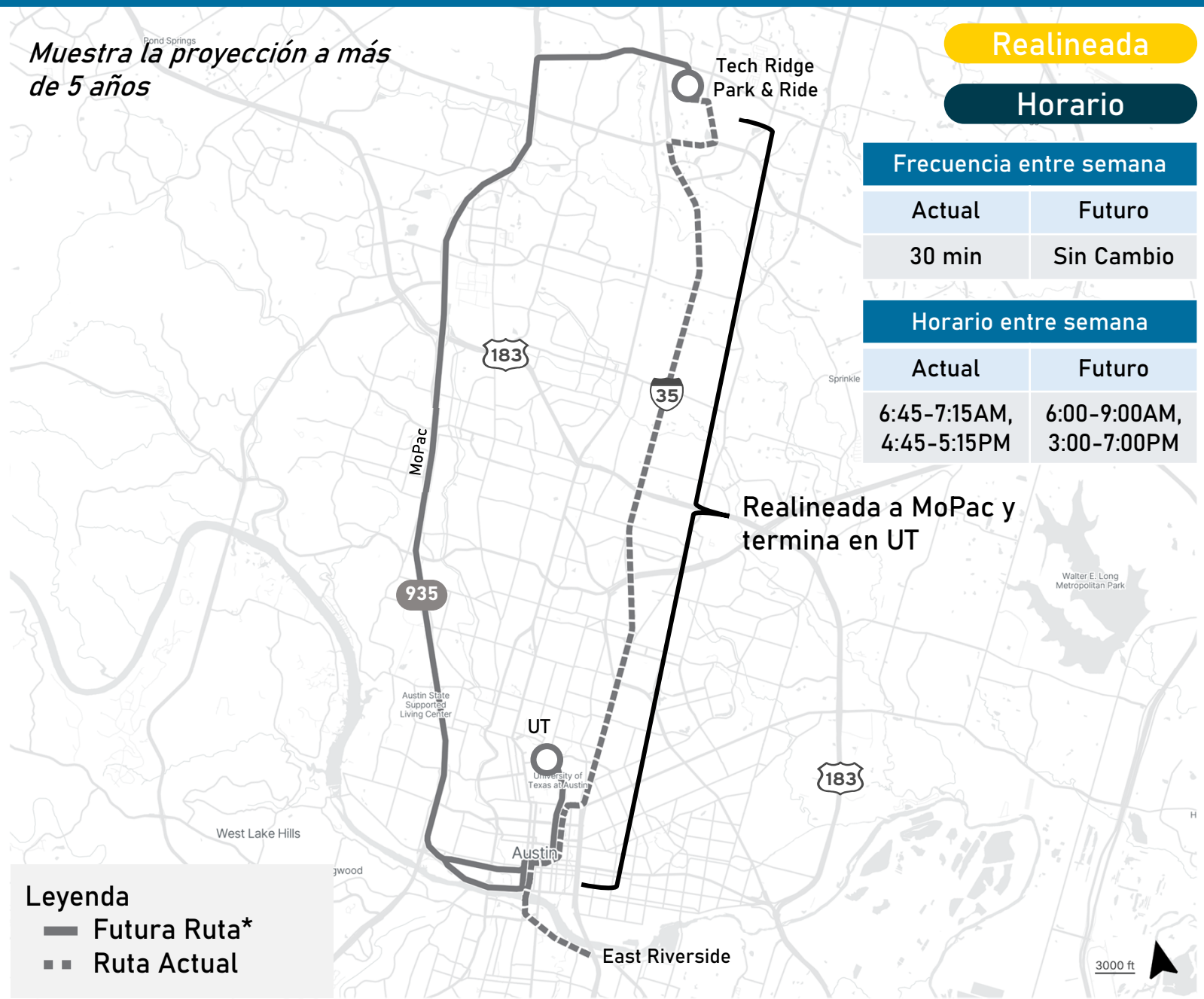
Servicio pico de 10 to 15 minutos Expo Center Park & Ride a Republic Square con frecuencia completa

Frecuencia

Perspectiva a mas de 5 años

Servicio pico de 10 to 15 minutos Expo Center Park & Ride a la futura estación de tren ligero en Congress Ave. (sobre la 3rd Street)

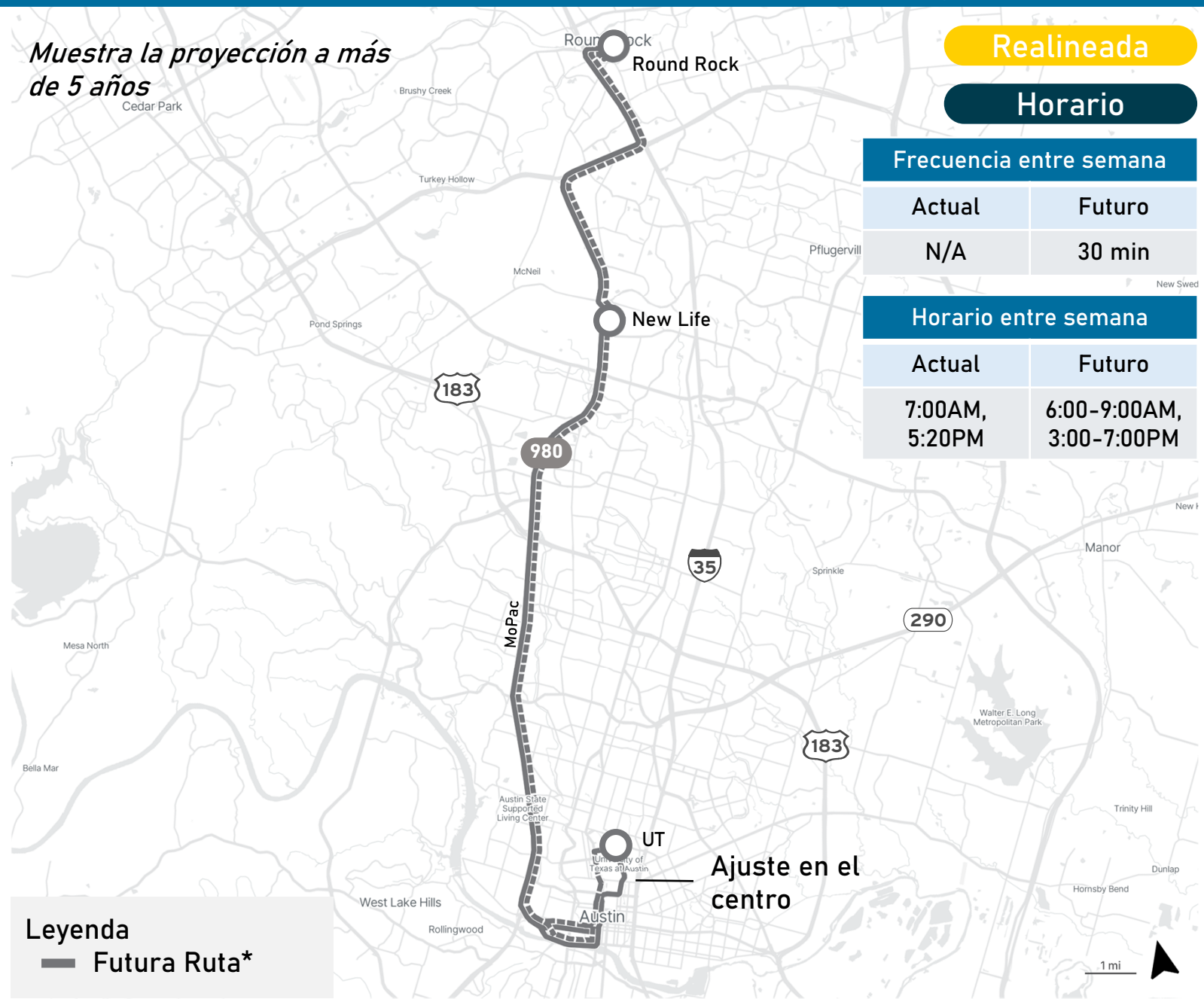
Realineada



**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

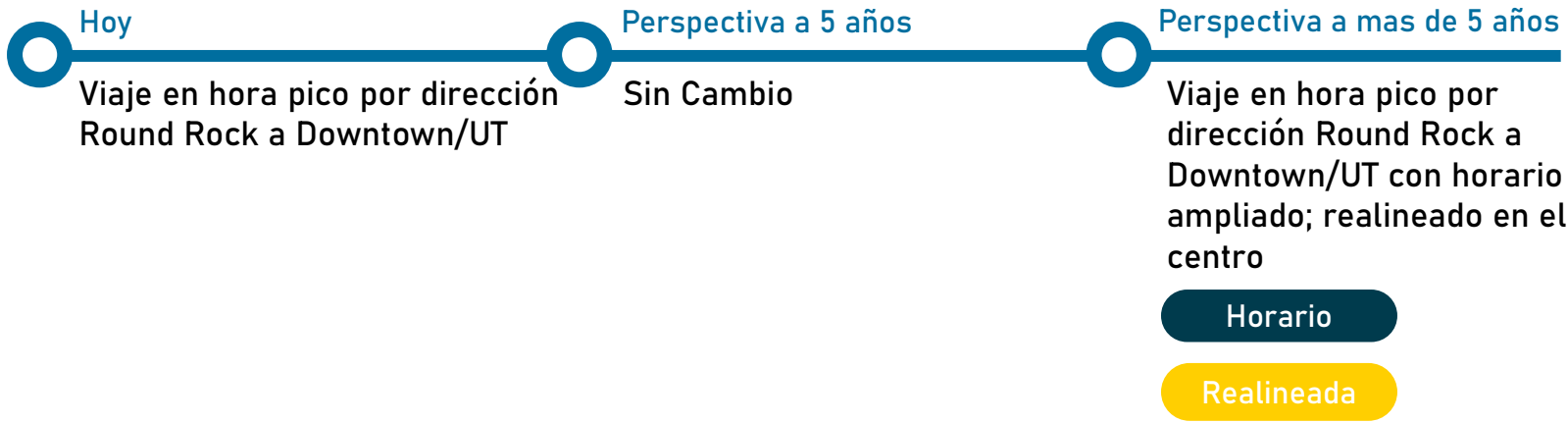
Fases

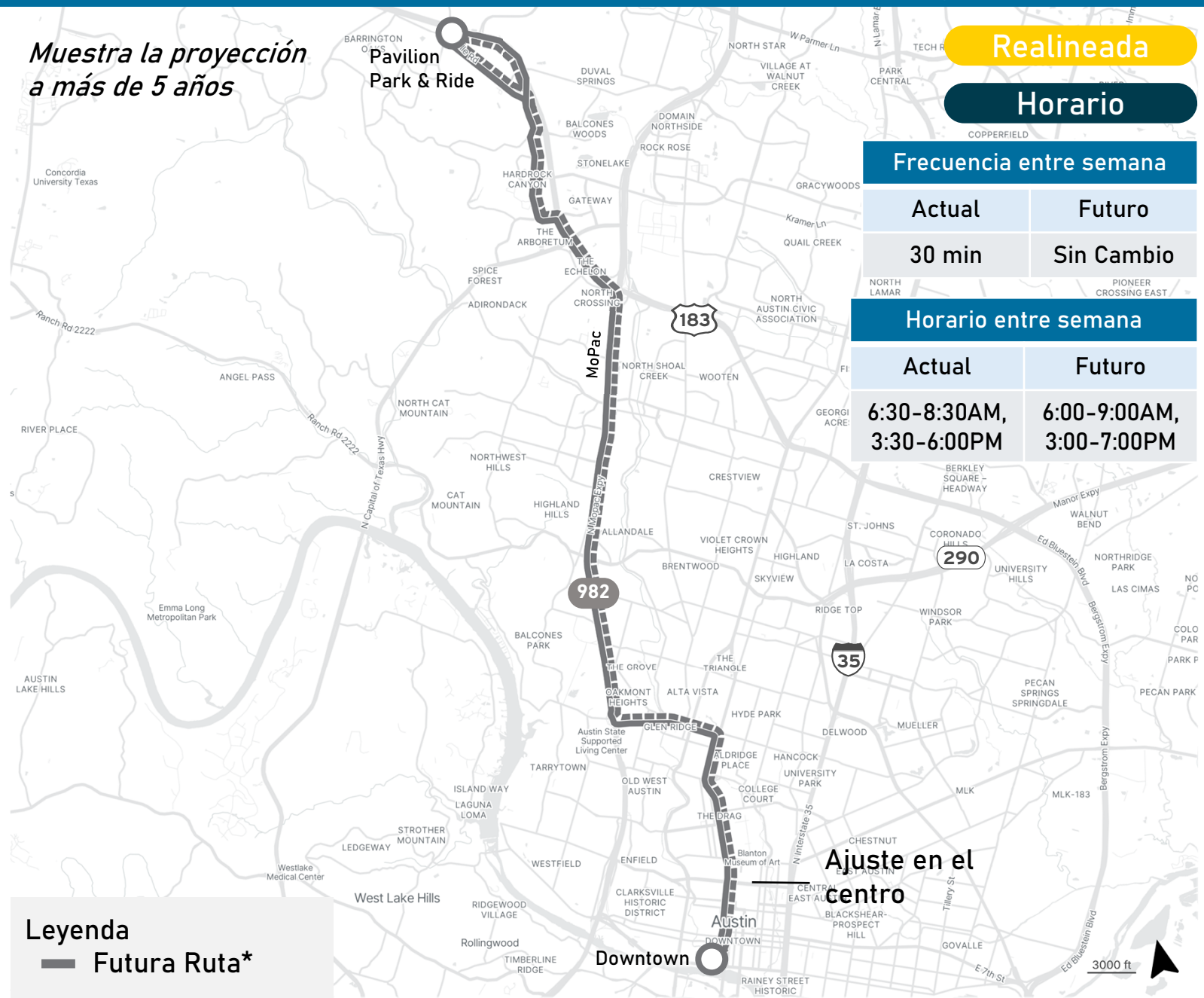




**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

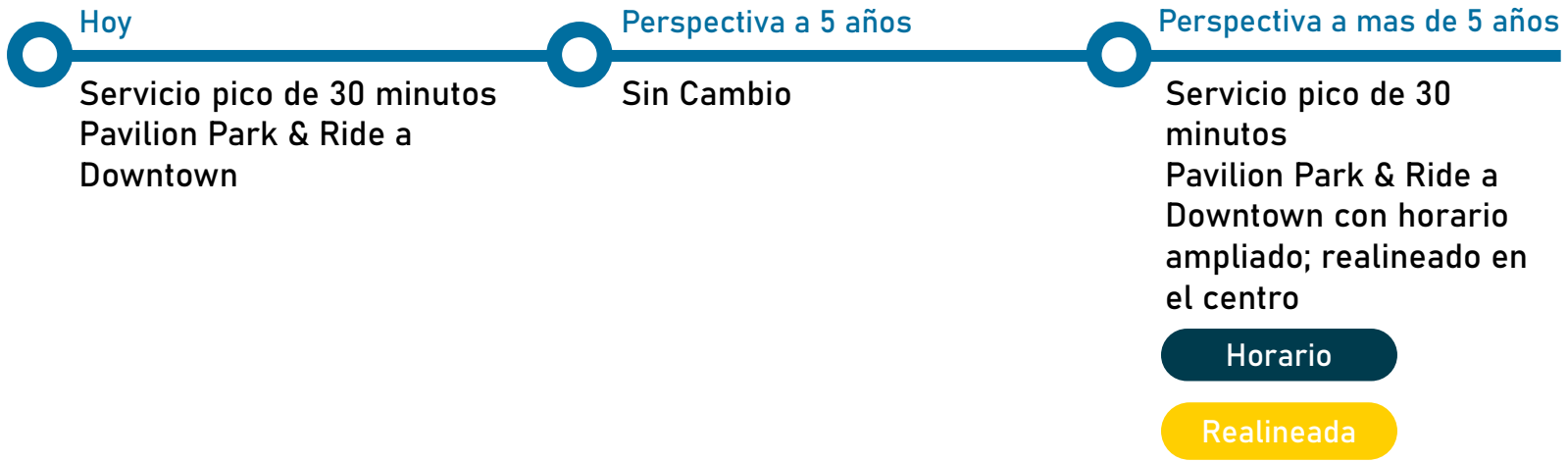
Fases

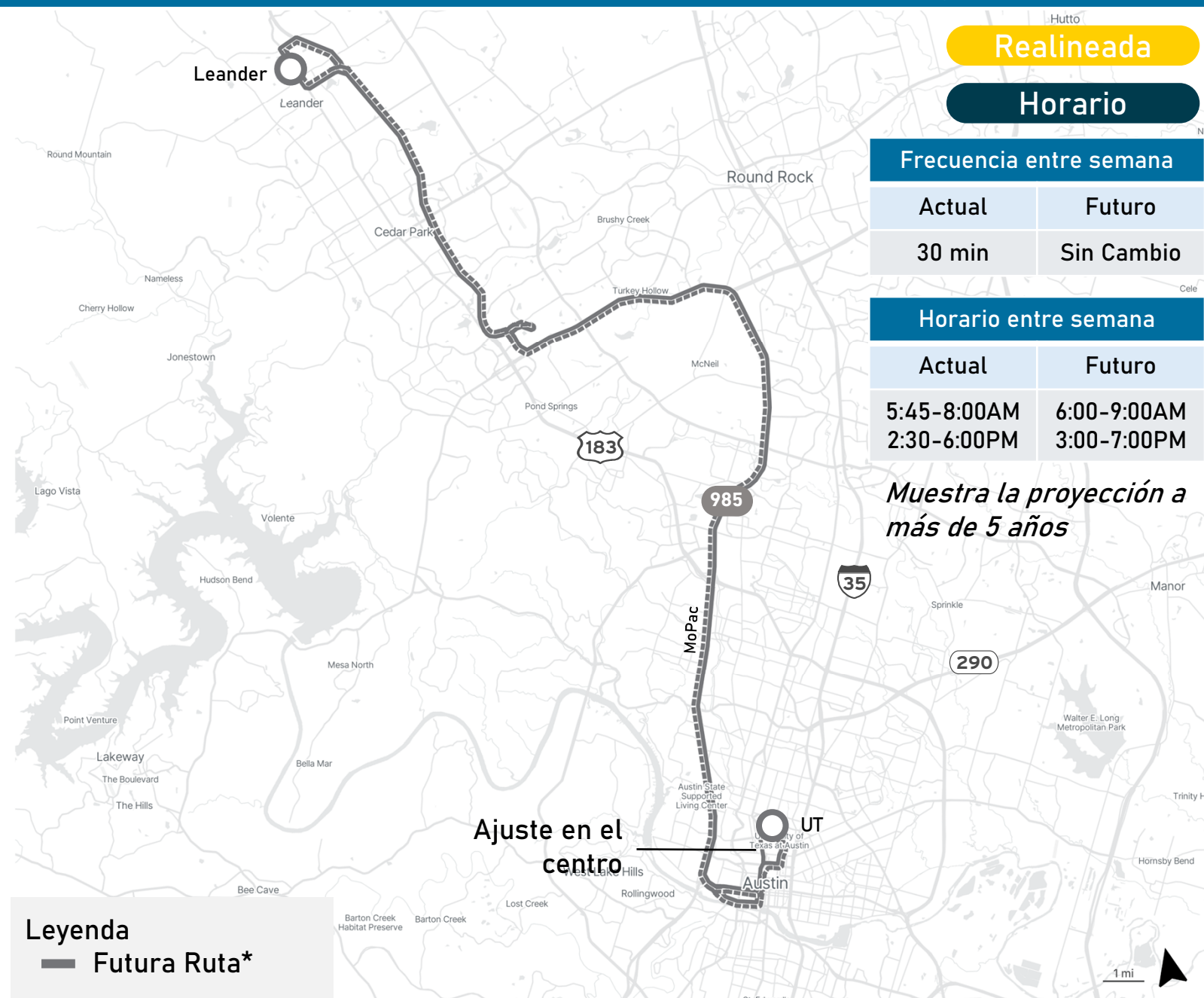




**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

Fases





**Propuesta pendiente de la aprobación de la junta y del proceso de cambio de servicio, incluido el involucramiento de las ciudades miembros y de la comunidad.*

Fases

Hoy

Servicio pico de 30 minutos
Leander a UT

Perspectiva a 5 años

Sin Cambio

Perspectiva a mas de 5 años

Servicio pico de 30 minutos Leander a UT con horario ampliado; realineado en el centro

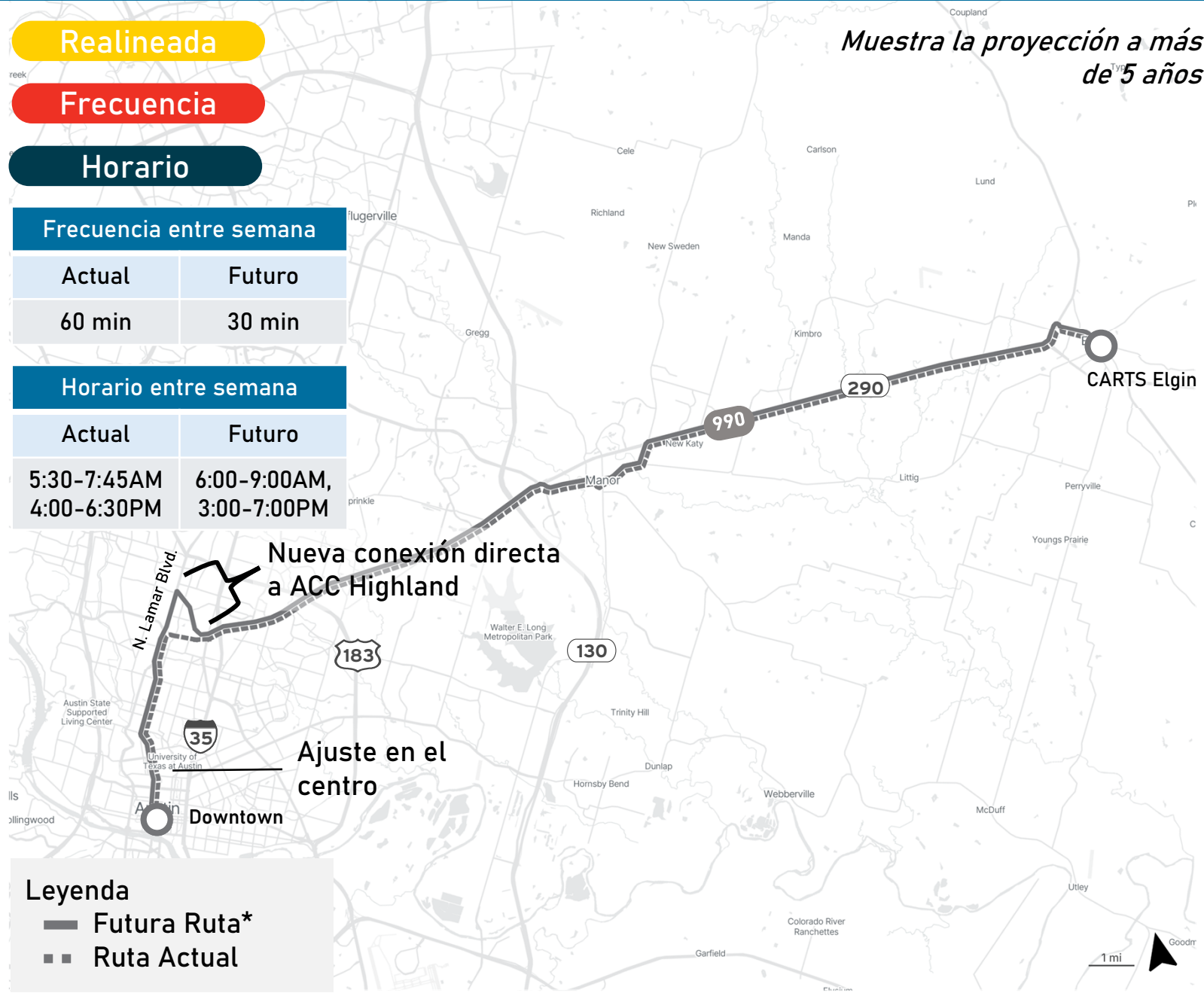
Horario

Realineada

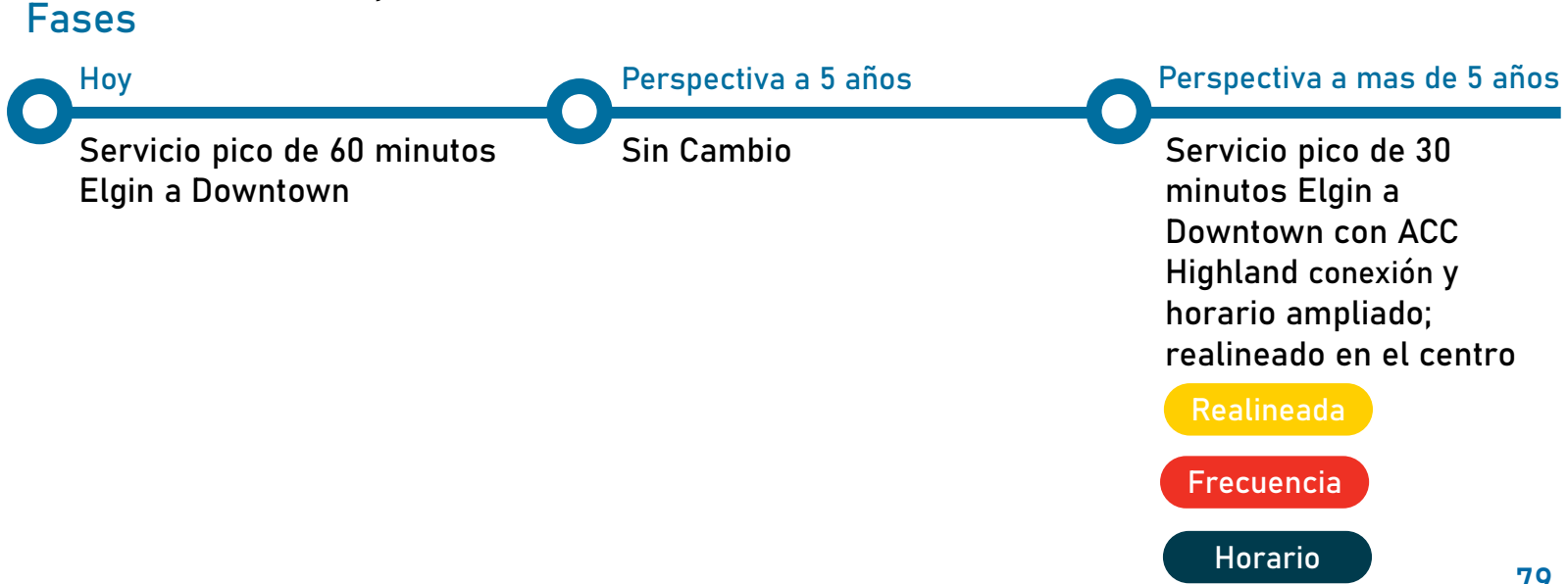
- Realineada
- Frecuencia
- Horario

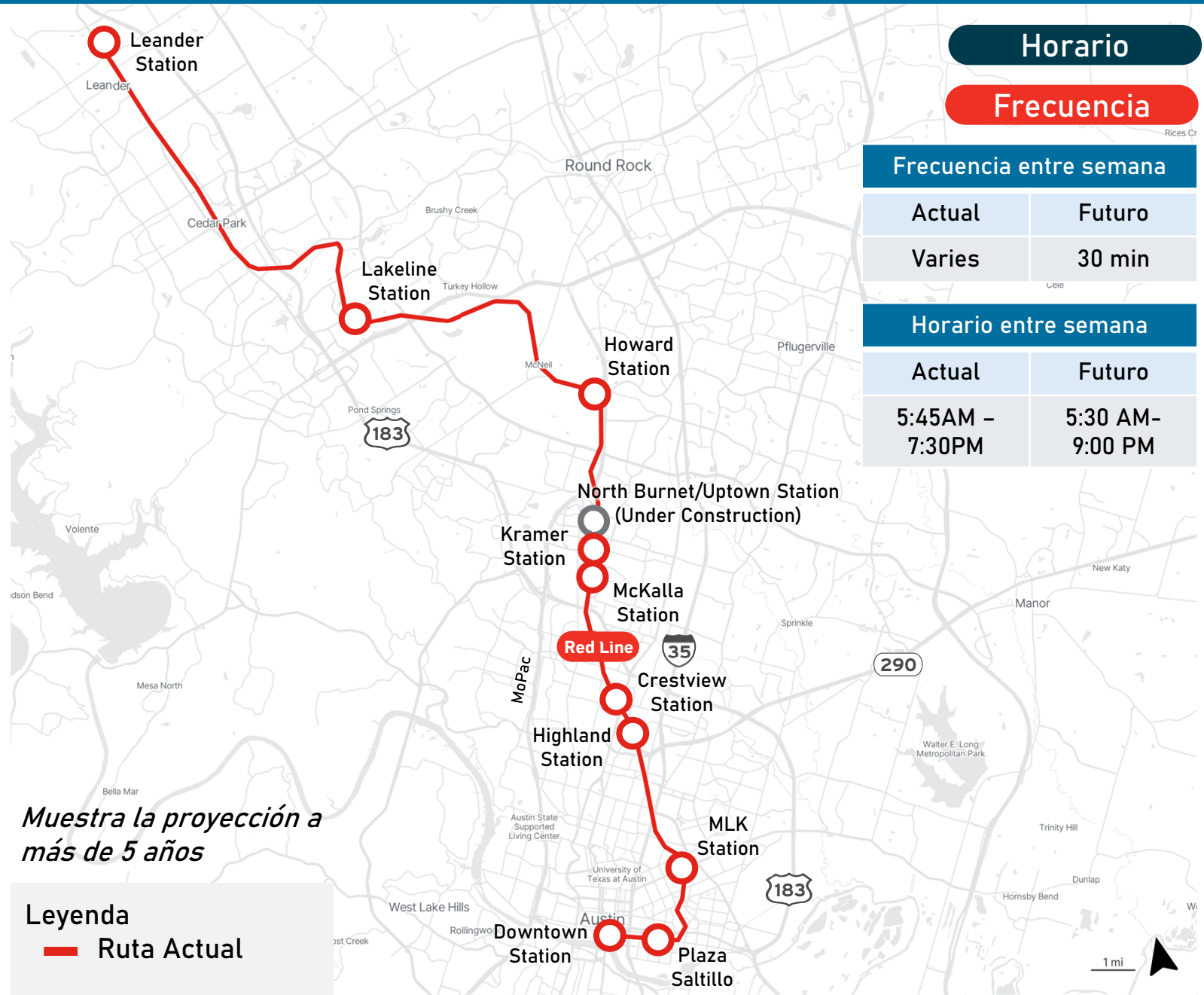
Frecuencia entre semana	
Actual	Futuro
60 min	30 min

Horario entre semana	
Actual	Futuro
5:30-7:45AM 4:00-6:30PM	6:00-9:00AM, 3:00-7:00PM



**Propuesta pendiente de la aprobación de la junta y del proceso de cambio de servicio, incluido el involucramiento de las ciudades miembros y de la comunidad.*





Fases

Hoy

Frecuencias variables Centro a Leander

Perspectiva a 5 años

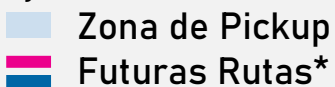
Frecuencias variables Centro a Leander
El horario se amplía hasta las 9:00 PM entre semana y comienza a las 8:00 AM los sábados.

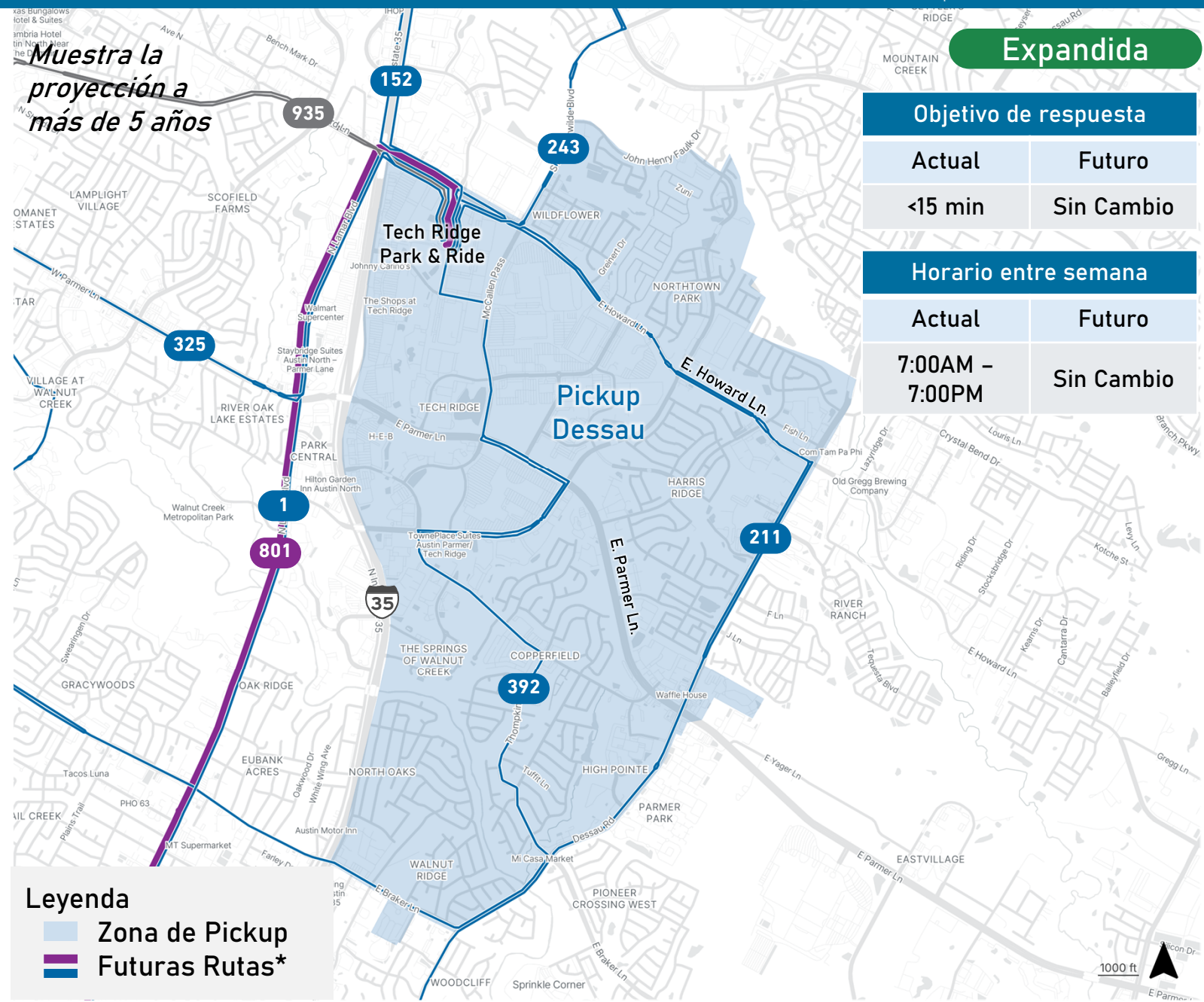
Horario

Perspectiva a mas de 5 años

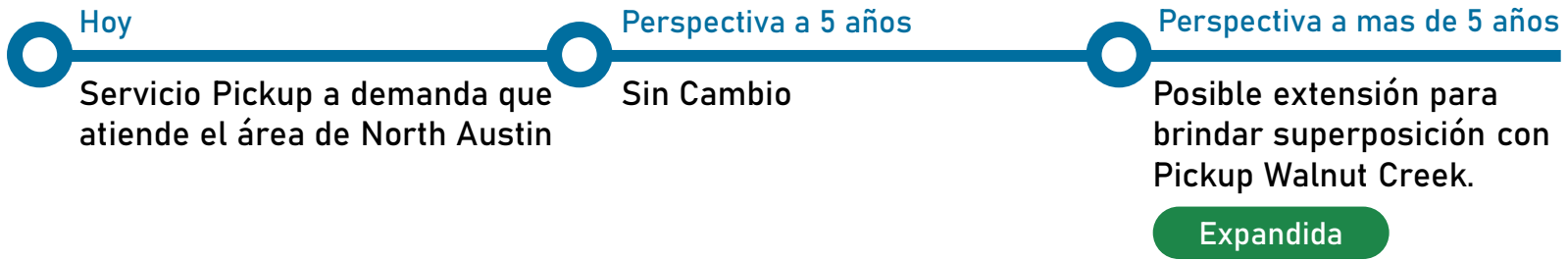
Servicio de 30 minutos durante todo el día Centro a Leander

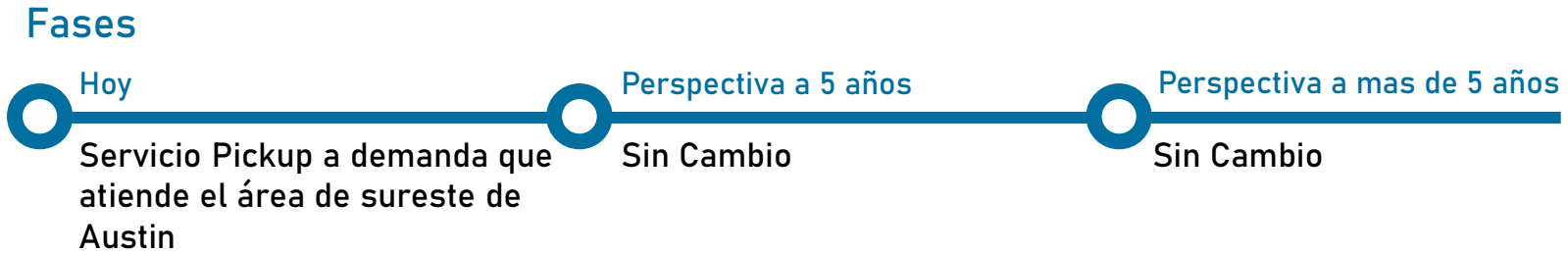
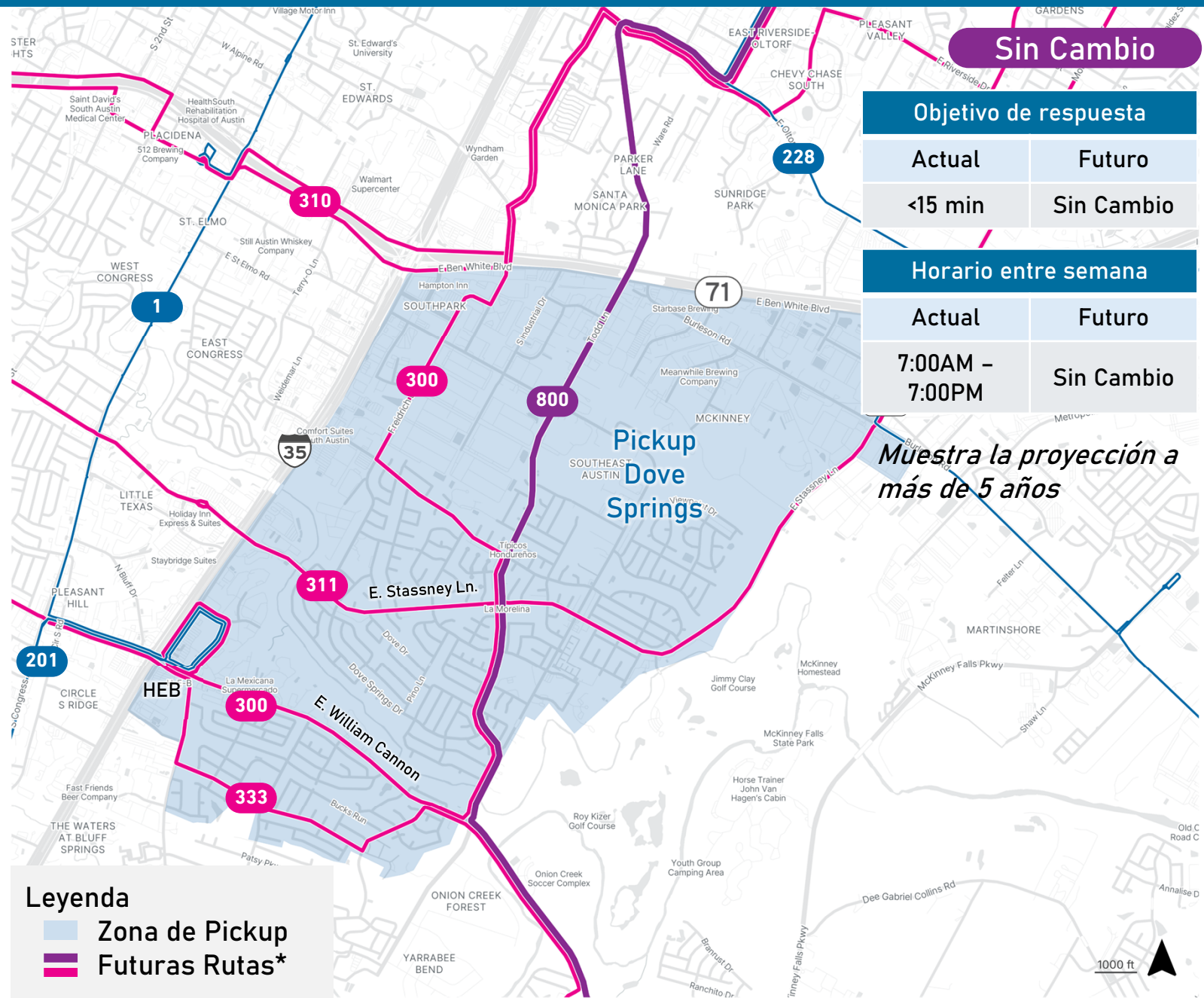
Frecuencia

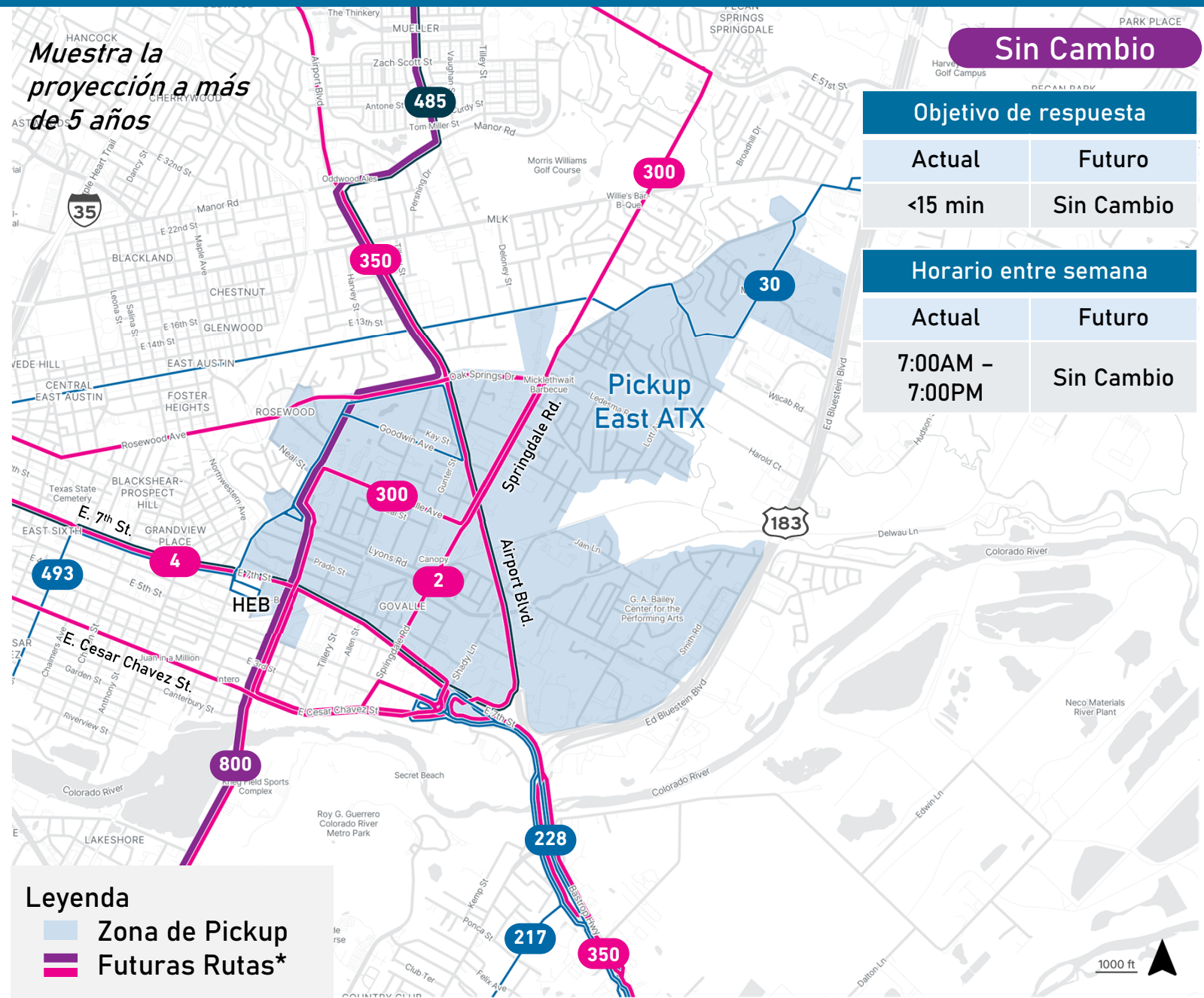


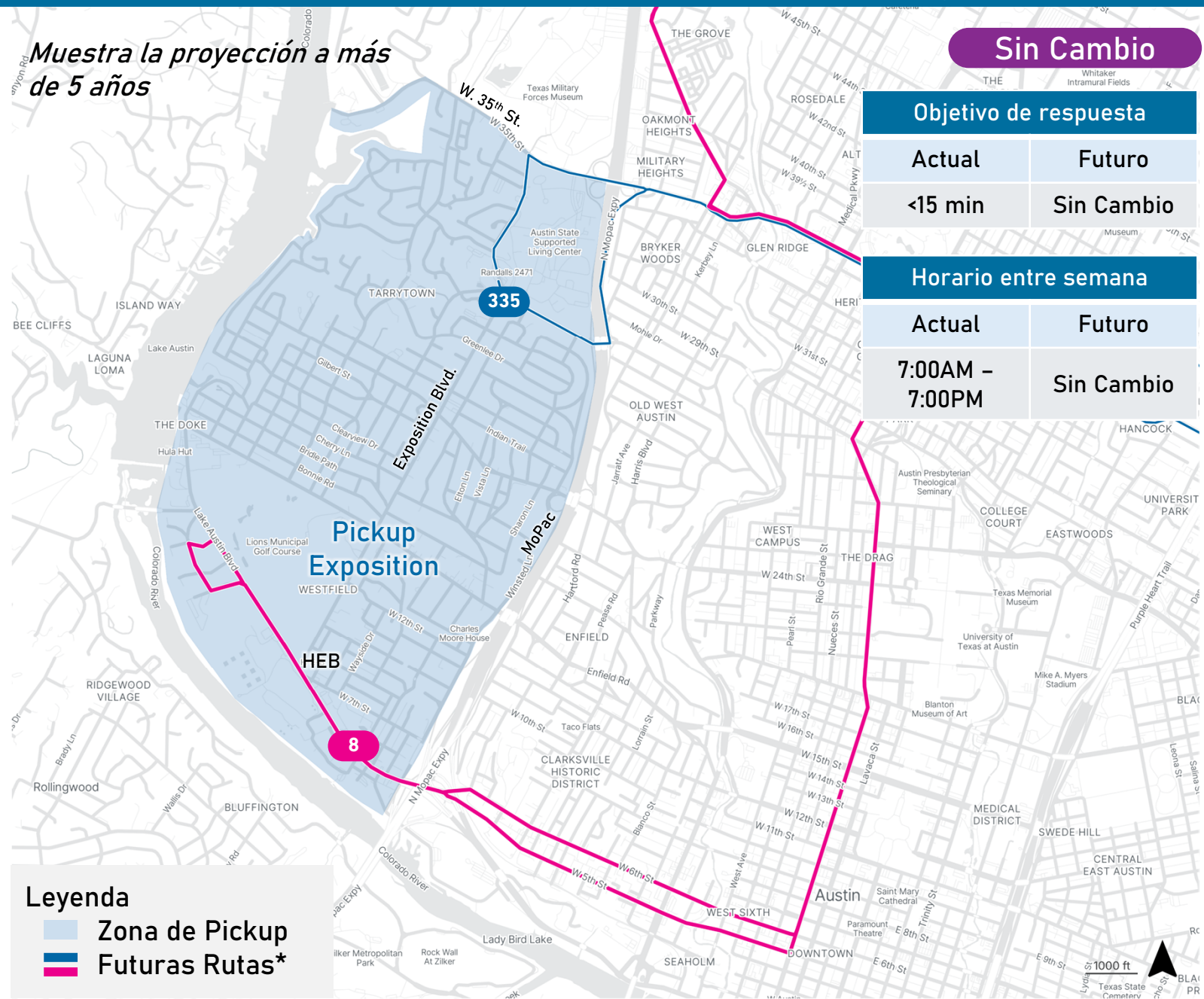


Fases









Expandida

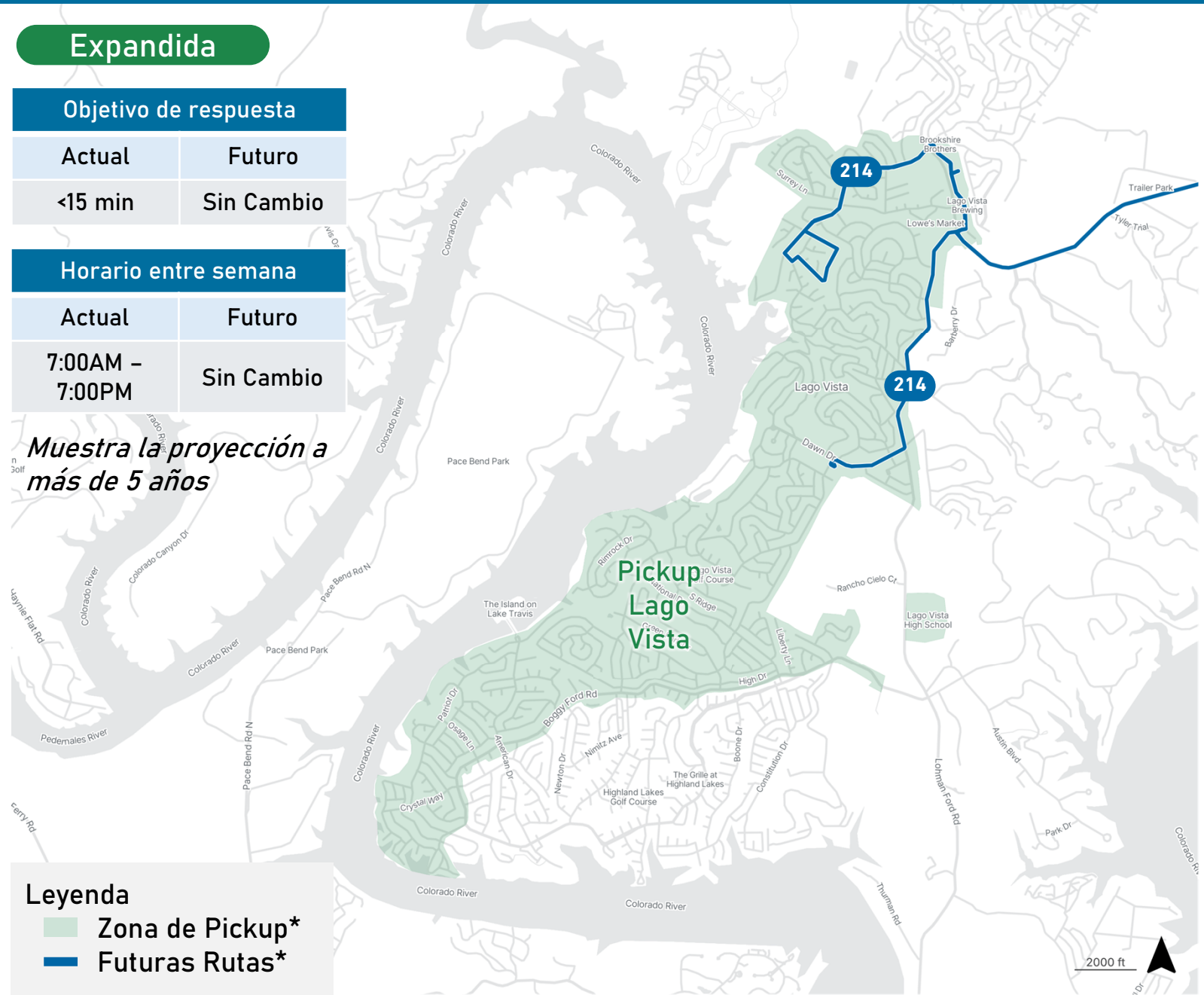
Objetivo de respuesta

Actual	Futuro
<15 min	Sin Cambio

Horario entre semana

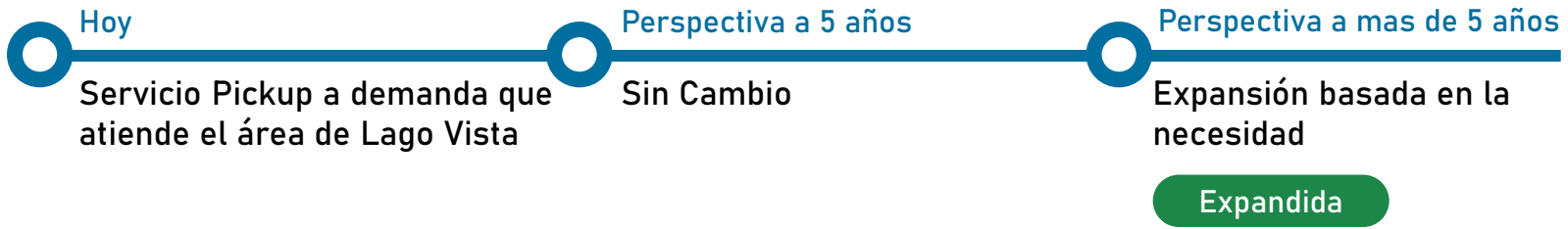
Actual	Futuro
7:00AM – 7:00PM	Sin Cambio

Muestra la proyección a más de 5 años



*Propuesta pendiente de la aprobación de la junta y del proceso de cambio de servicio, incluido el involucramiento de las ciudades miembros y de la comunidad.

Fases

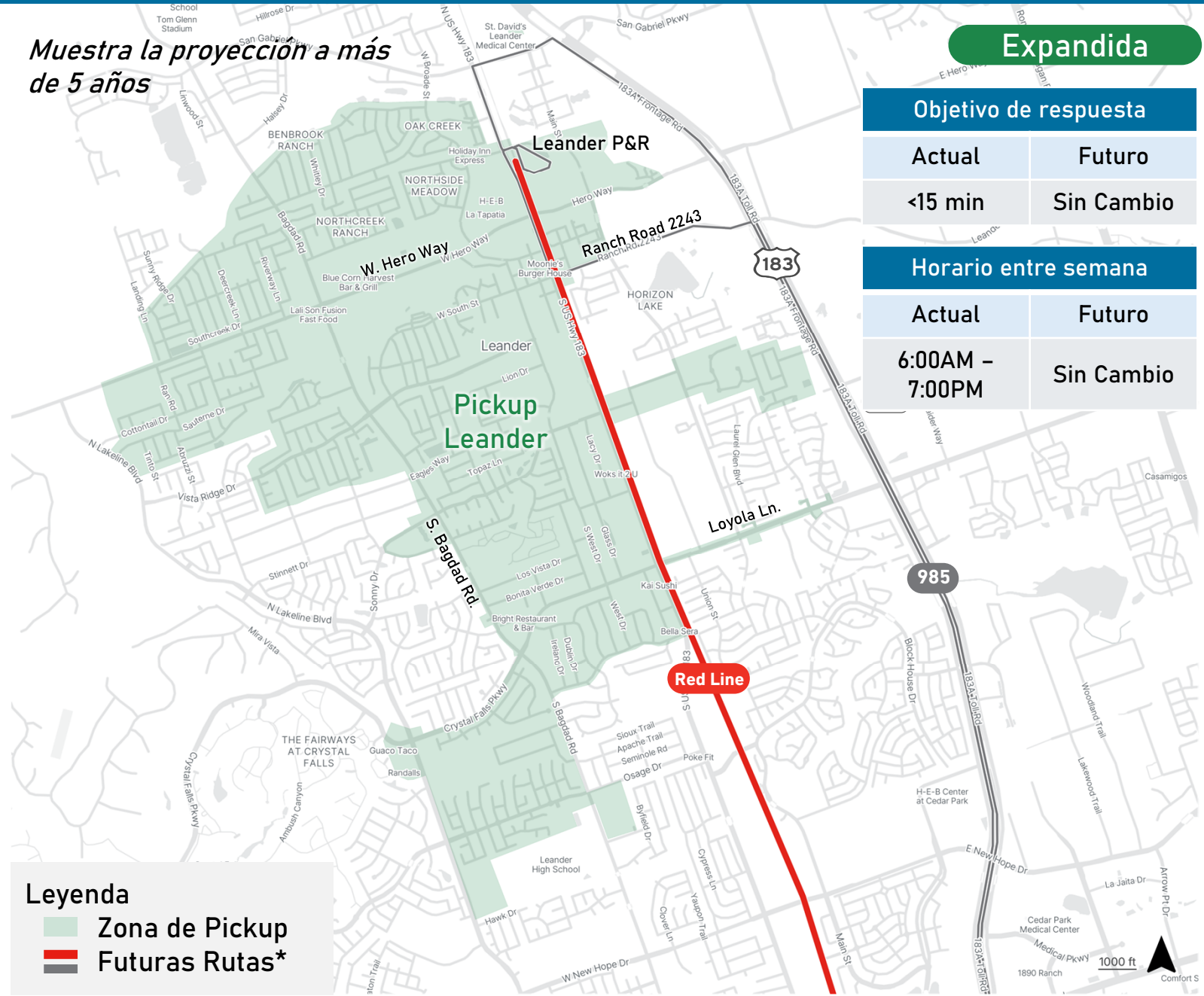


Muestra la proyección a más de 5 años

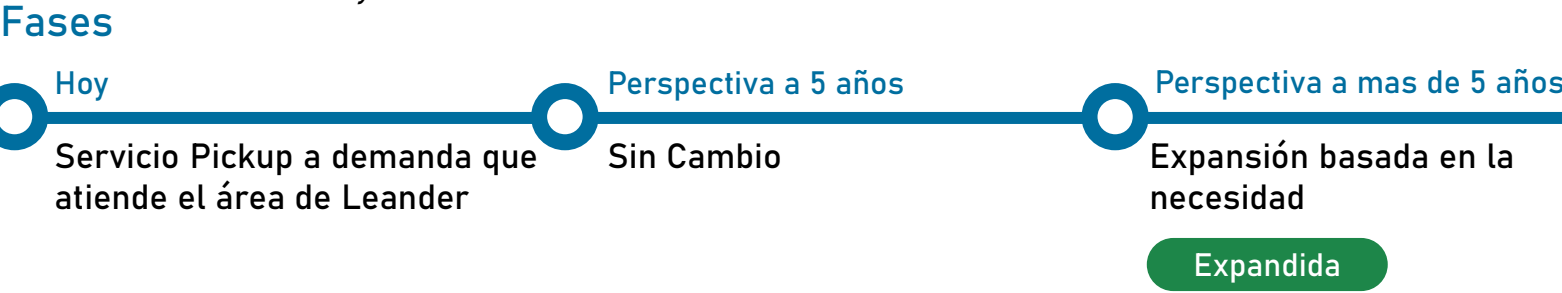
Expandida

Objetivo de respuesta	
Actual	Futuro
<15 min	Sin Cambio

Horario entre semana	
Actual	Futuro
6:00AM – 7:00PM	Sin Cambio



**Propuesta pendiente de la aprobación de la junta y del proceso de cambio de servicio, incluido el involucramiento de las ciudades miembros y de la comunidad.*



Expandida

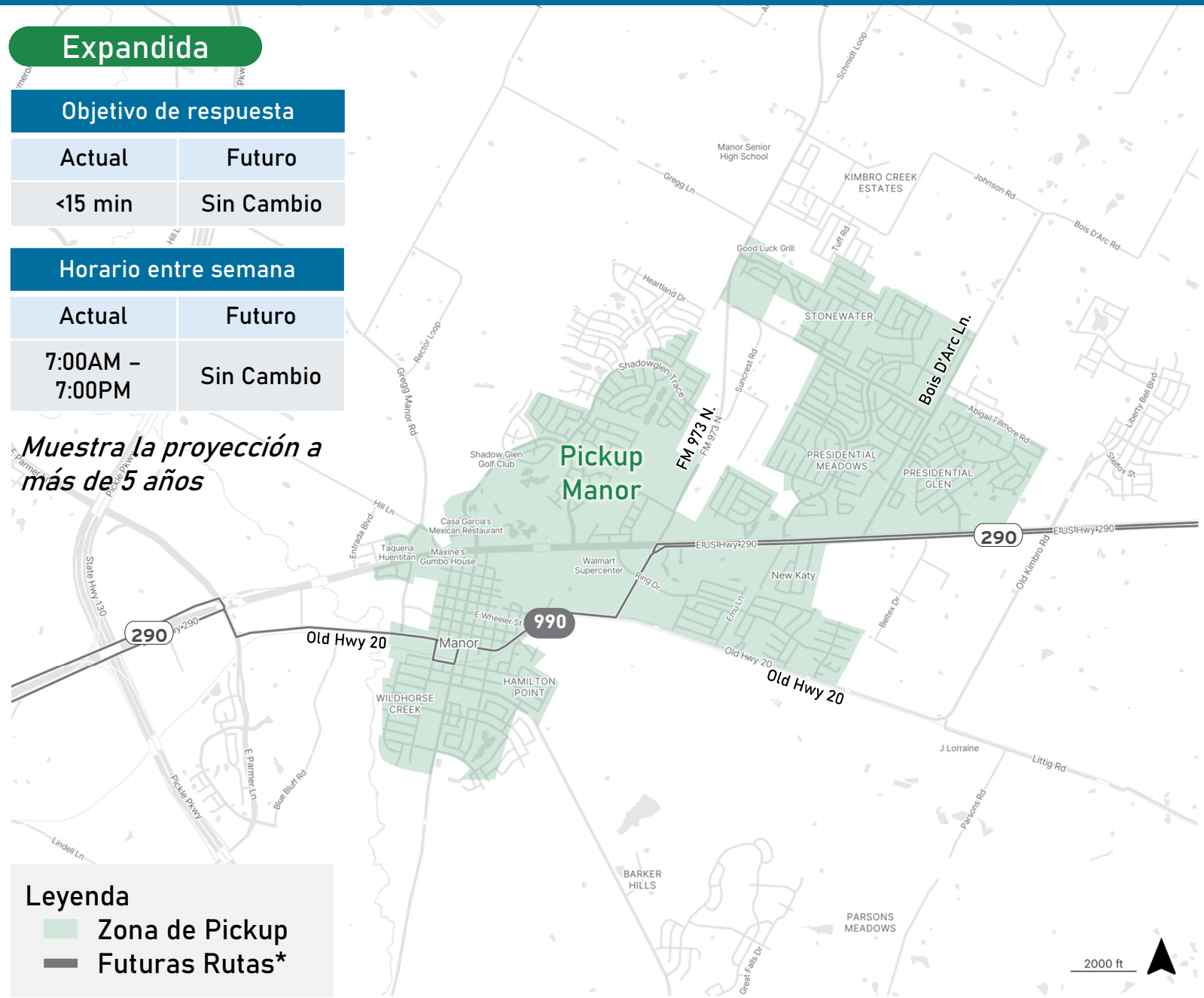
Objetivo de respuesta

Actual	Futuro
<15 min	Sin Cambio

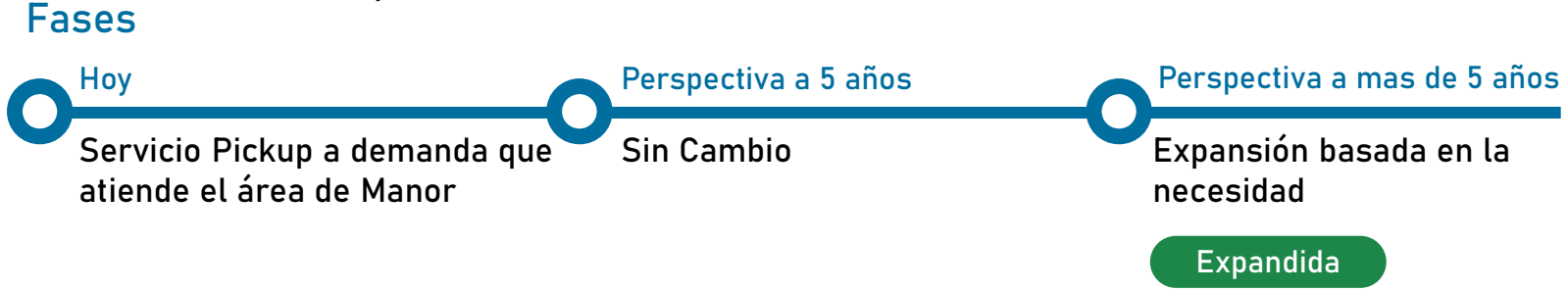
Horario entre semana

Actual	Futuro
7:00AM - 7:00PM	Sin Cambio

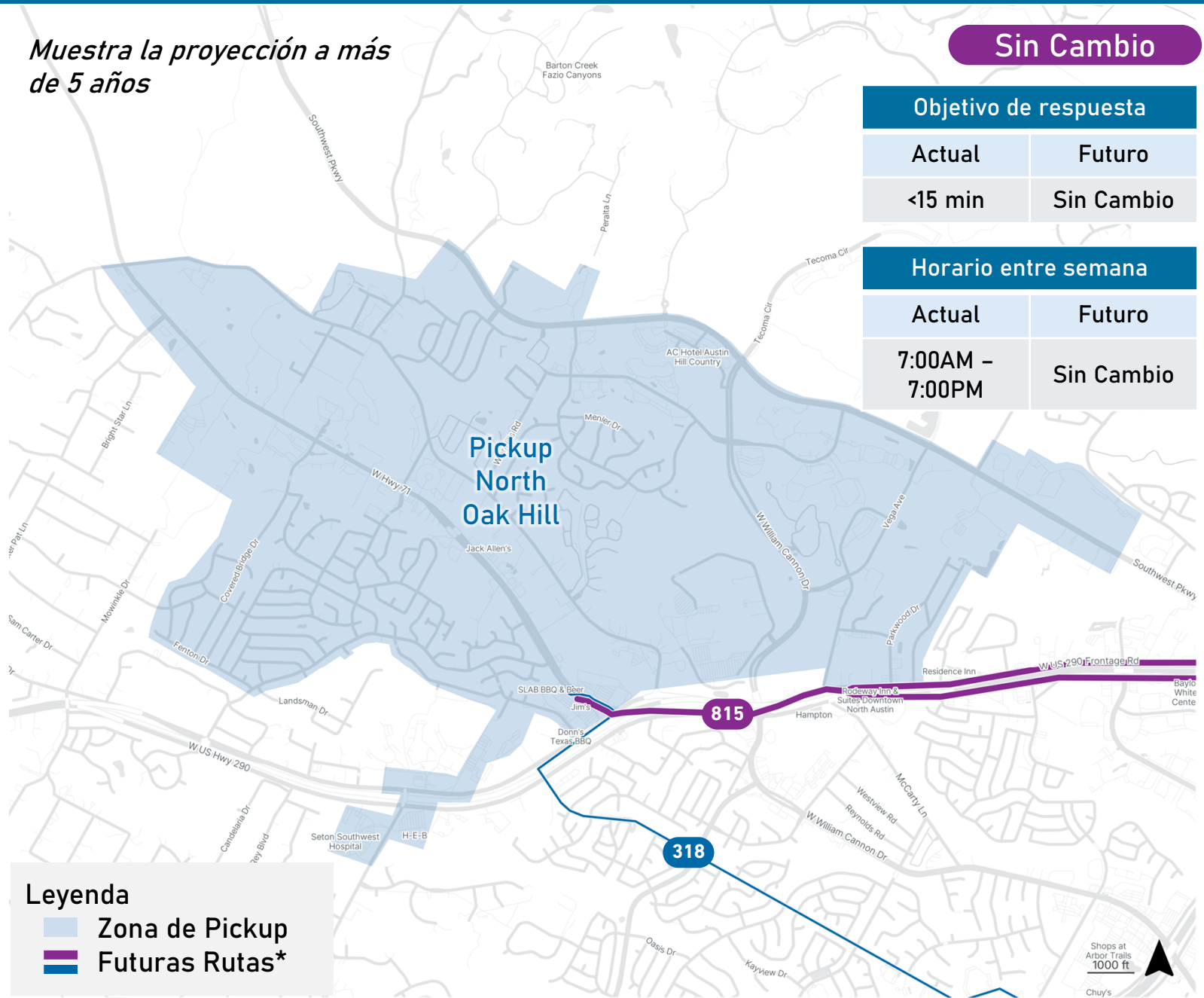
Muestra la proyección a más de 5 años



**Propuesta pendiente de la aprobación de la junta y del proceso de cambio de servicio, incluido el involucramiento de las ciudades miembros y de la comunidad.*

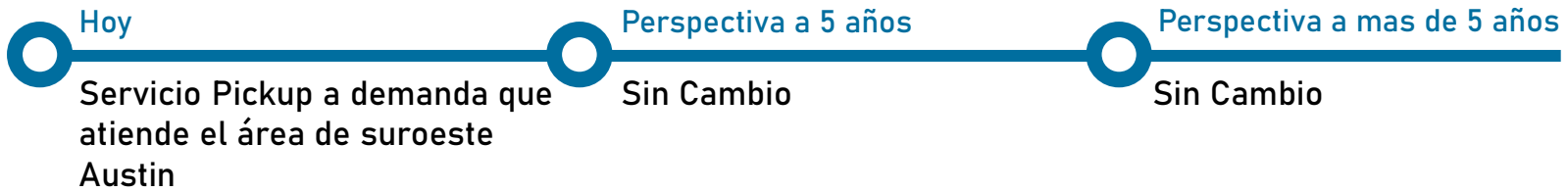


Muestra la proyección a más de 5 años

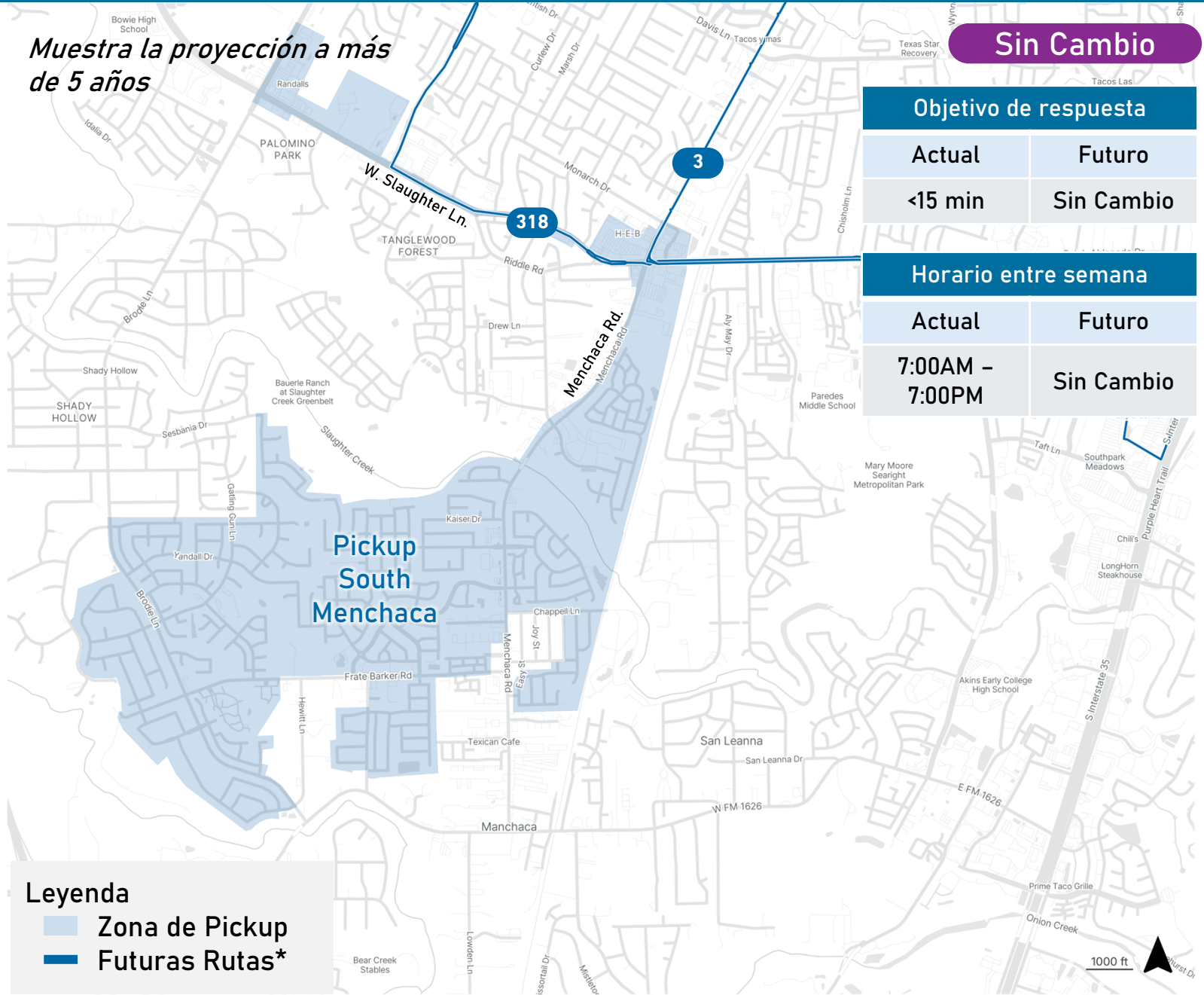


*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.

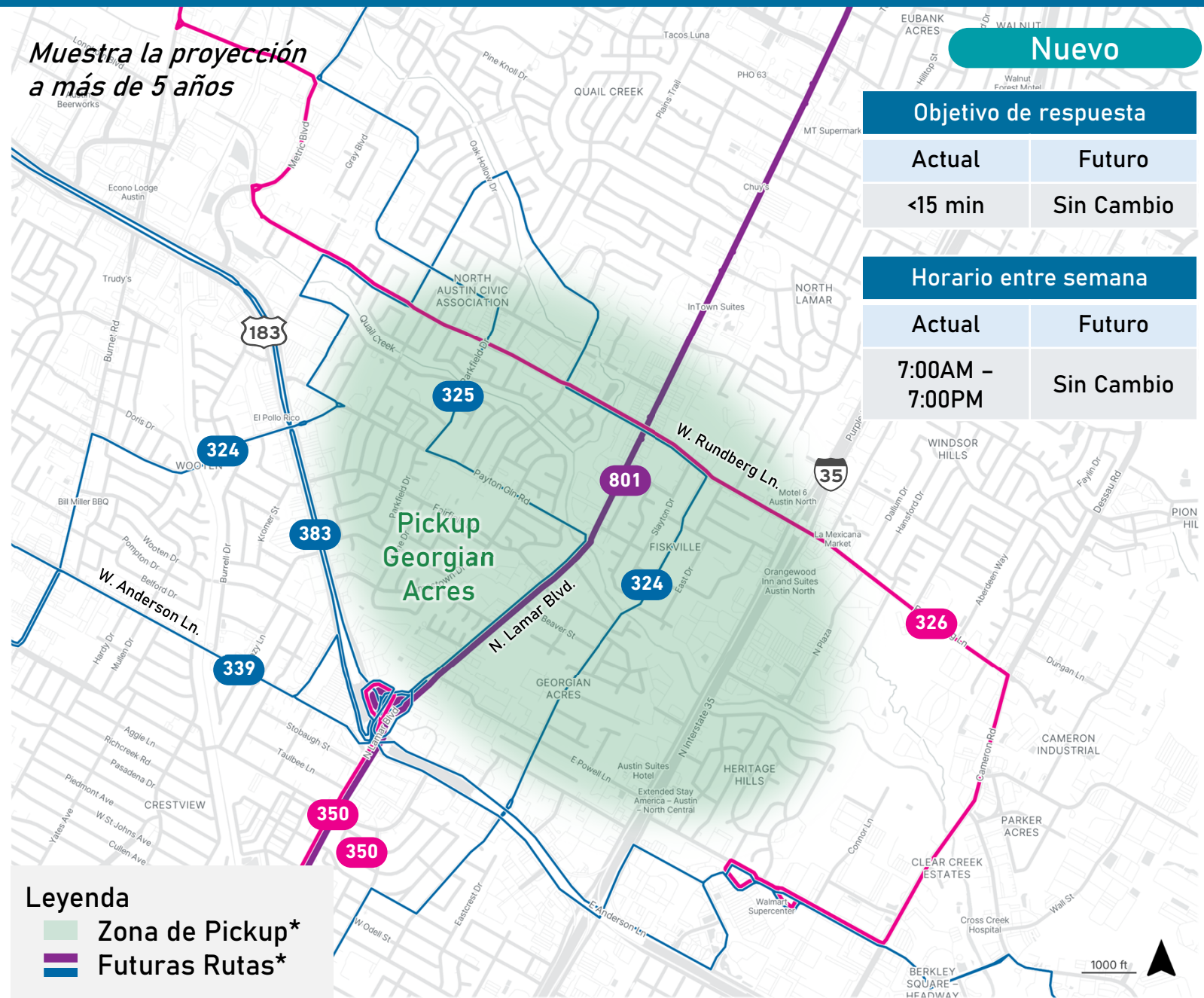
Fases



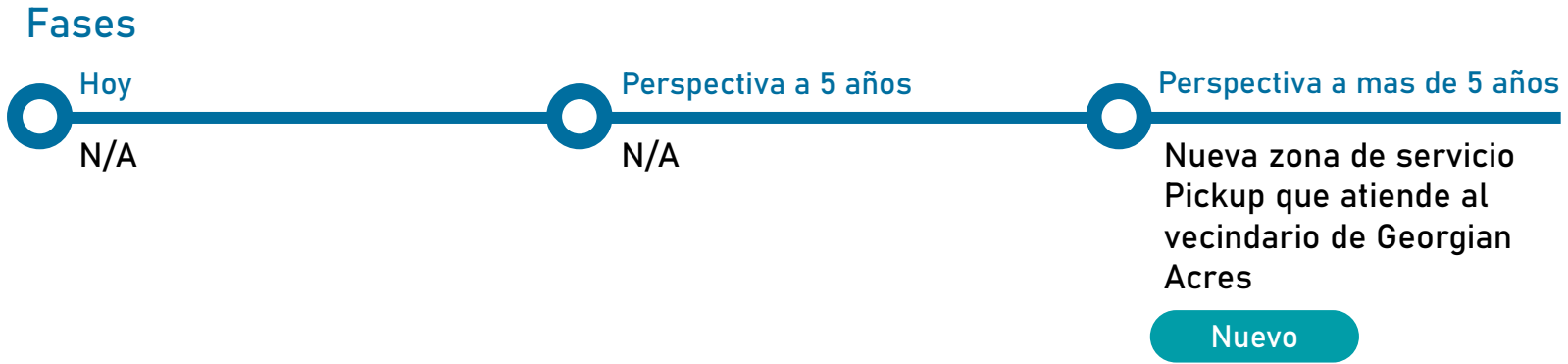
Muestra la proyección a más de 5 años

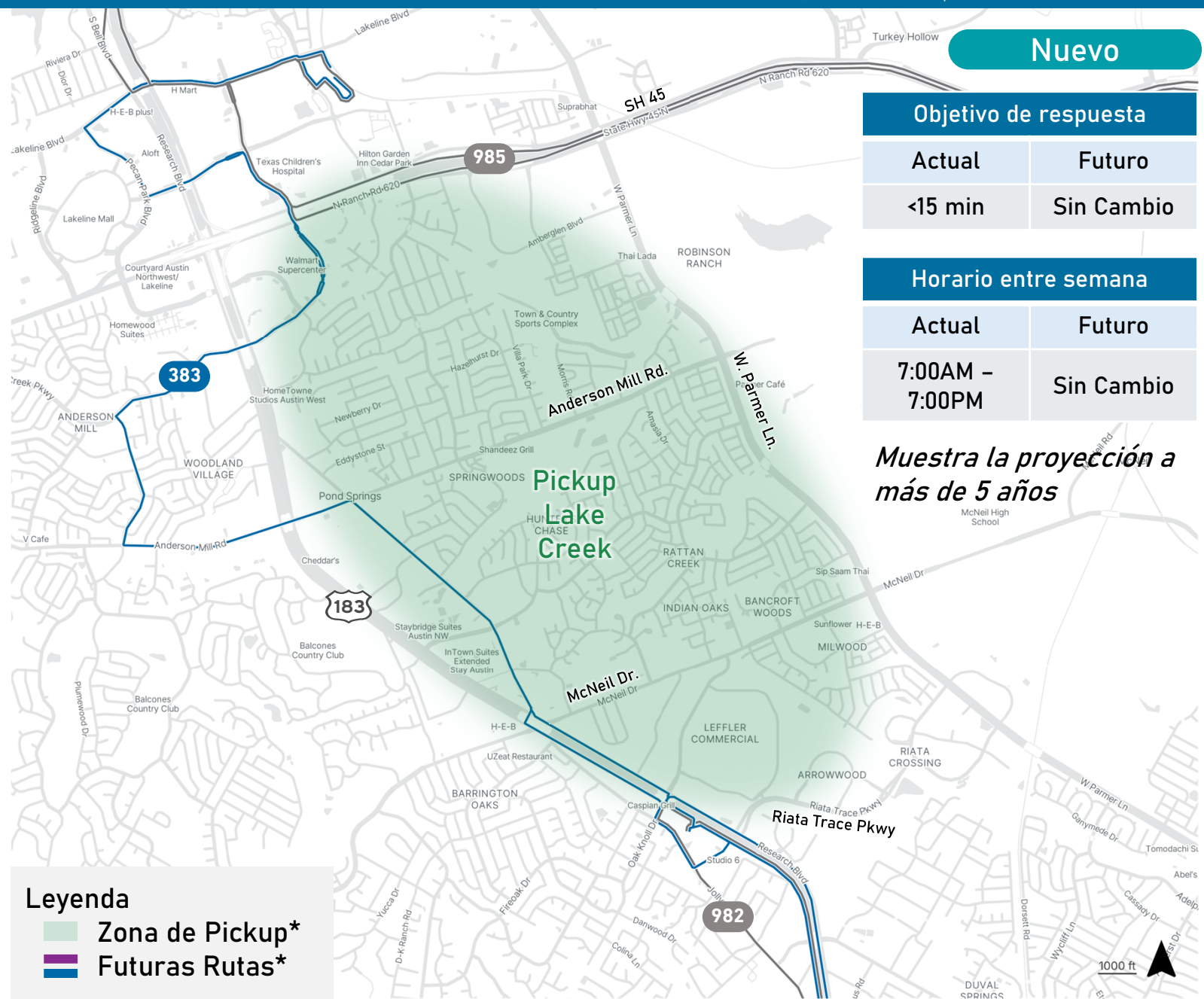


*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.



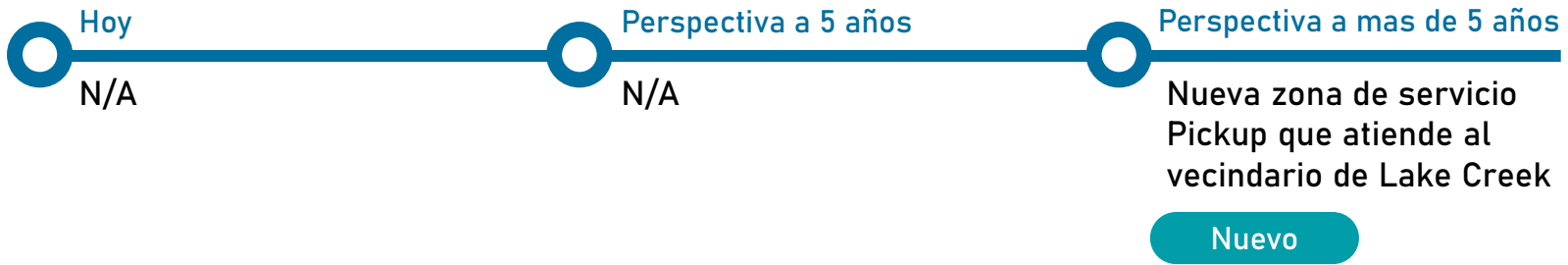
**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

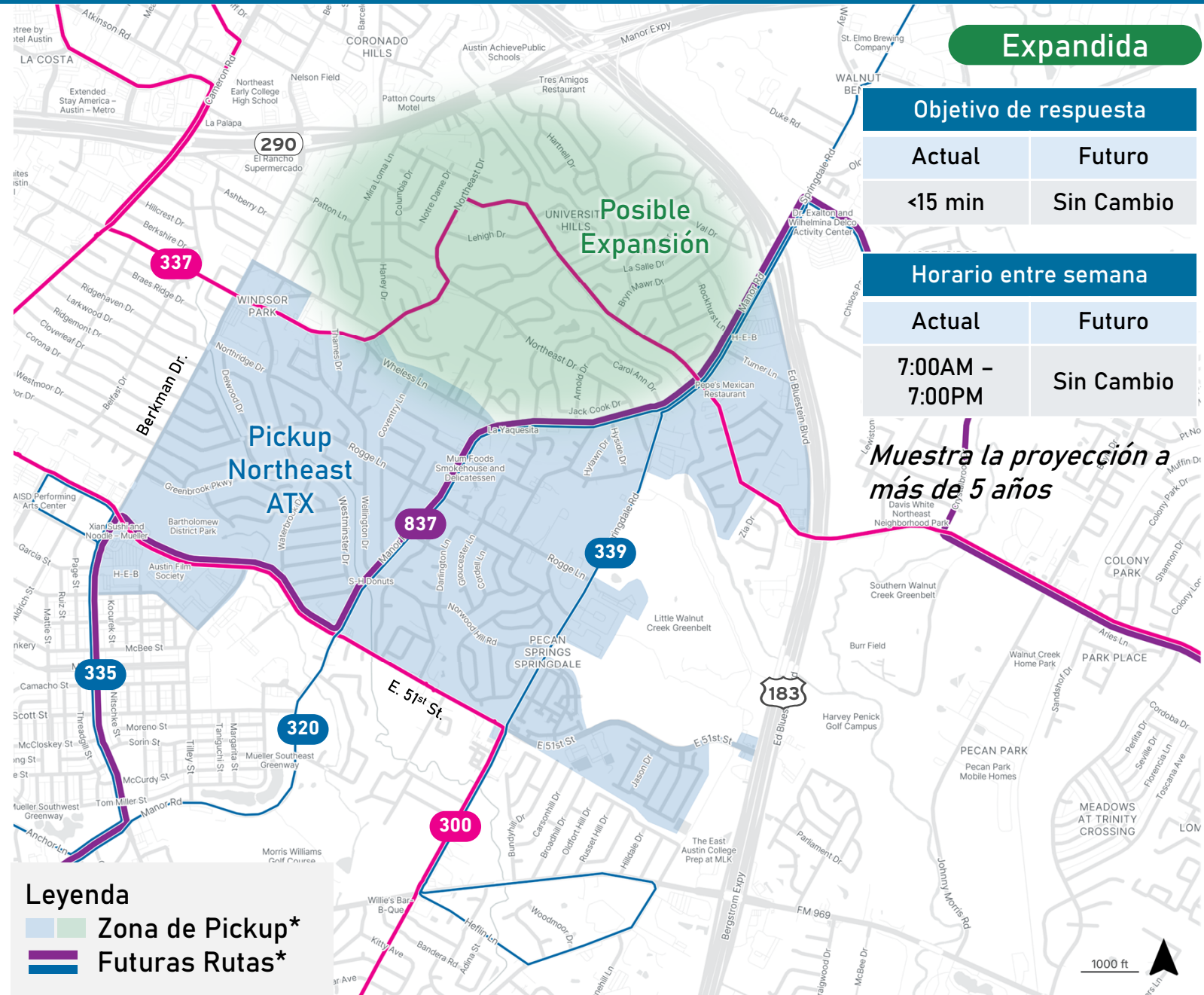




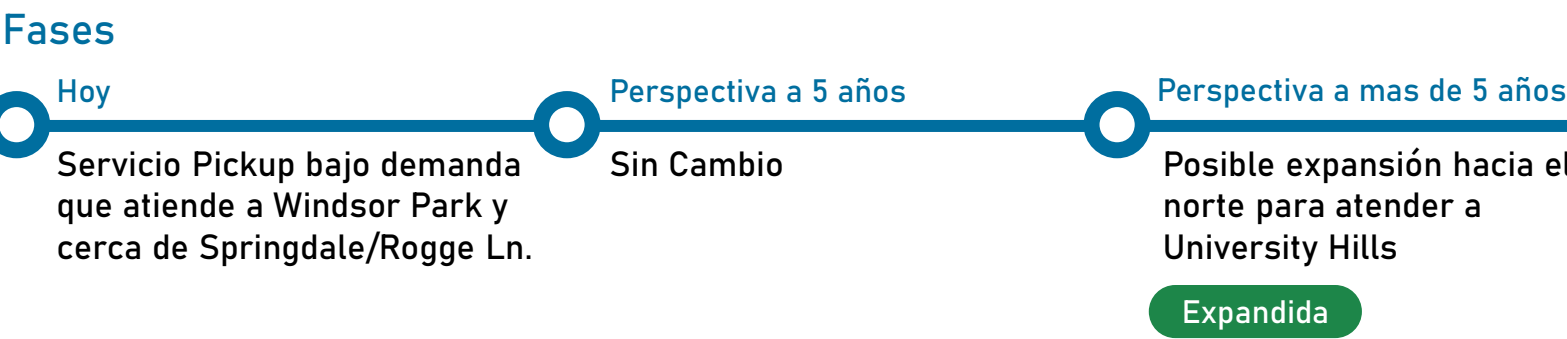
**Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.*

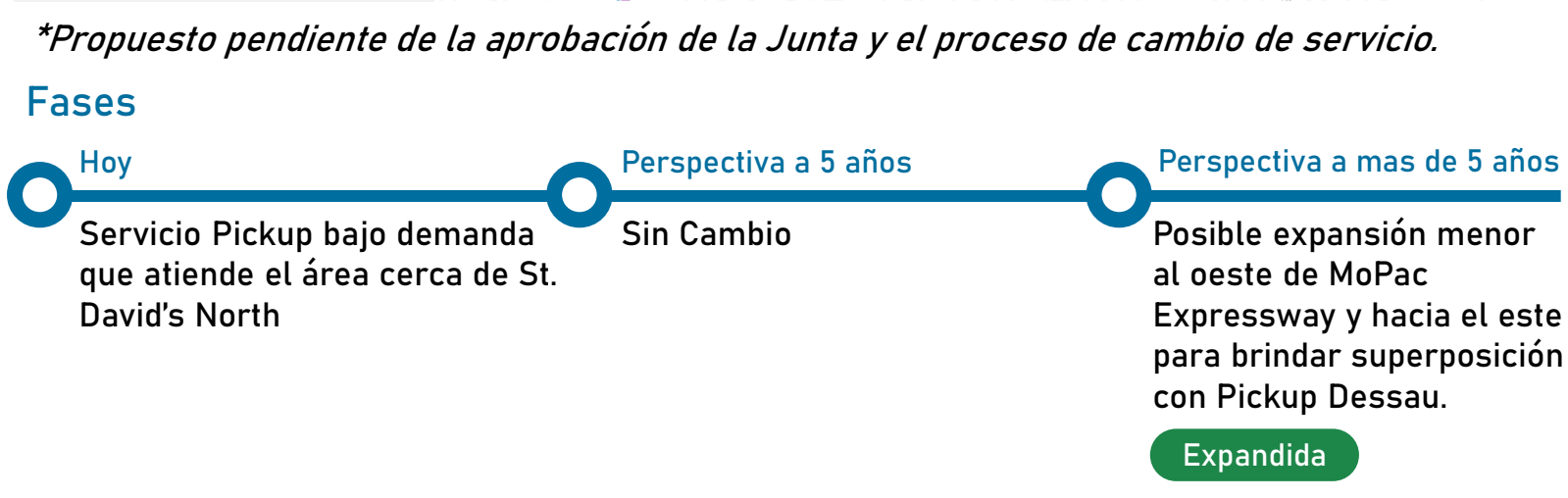
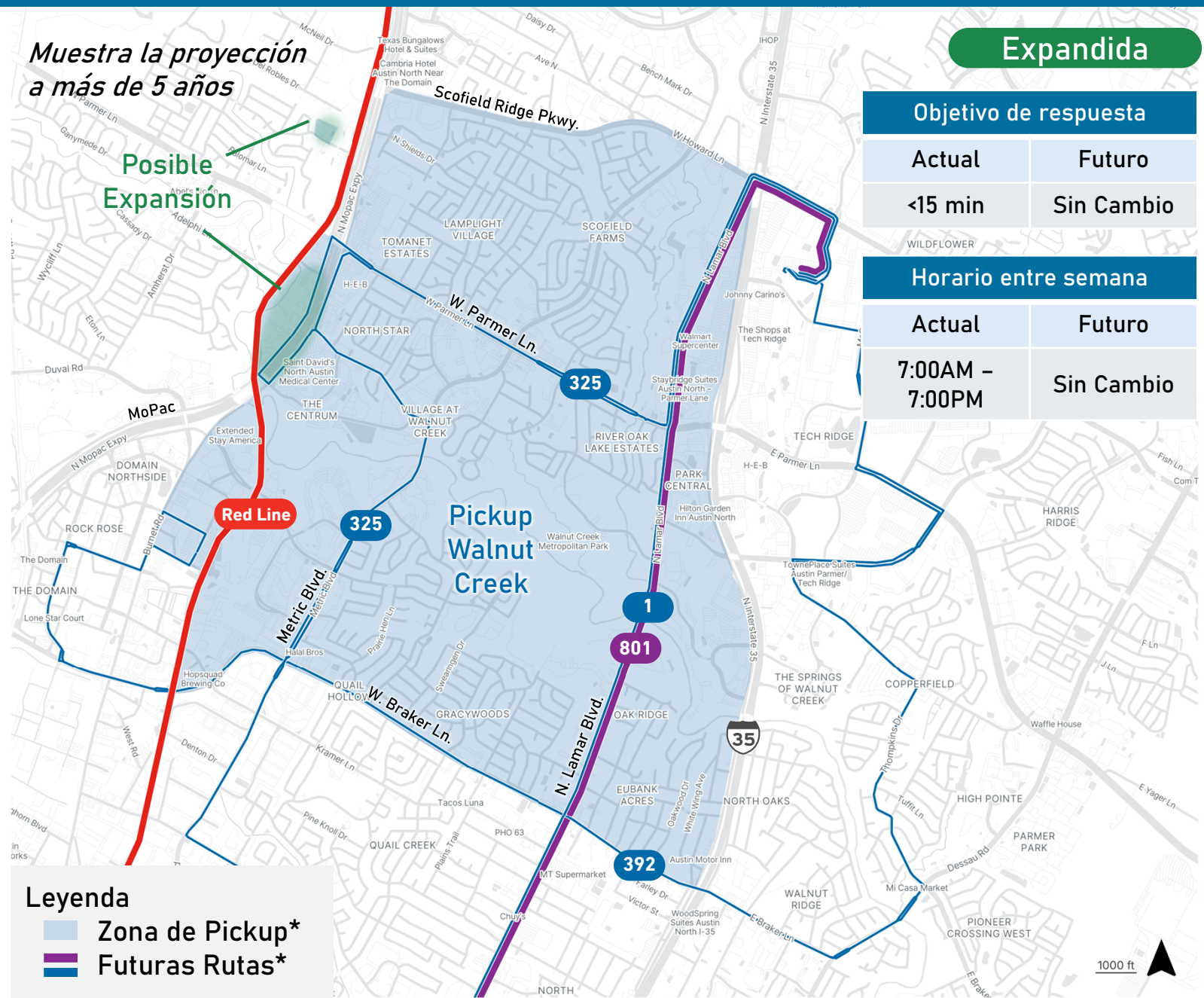
Fases





*Propuesto pendiente de la aprobación de la Junta y el proceso de cambio de servicio.





Apéndice B

Matriz de rutas

Conceptos revisados sujetos a la aprobación de la Junta y al proceso de cambio de servicio.

NOTA: Esta lista muestra el borrador revisado de la visión a 10 años de los servicios de CapMetro, basado en los comentarios de la comunidad obtenidos durante la participación pública del verano de 2025. Los pasos propuestos para la implementación a corto plazo (es decir, de 0 a 5 años) se documentan en la columna "Descripción de cambios a 0-5 años." La información relacionada con la frecuencia y la cobertura representa los niveles de servicio de la red a 10 años.

Ruta	Cambio propuesto (perspectiva a 5 años o más)	Tipo de servicio propuesto (perspectiva a 5 años o más)	Descripción del cambio (perspectiva de 0 a 5 años)	Descripción del cambio (perspectiva a 5 años o más)	Perspectiva a 5 años o más											
					Frecuencia entre semana (minutos)		Horario entre semana		Frecuencia los sábados (minutos)		Horario los sábados		Frecuencia los domingos (minutos)		Horario los domingos	
					Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual	Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual	Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual
1-N. Lamar/S. Congress	Realineada	Local	No hay cambios propuestos al servicio actual de Ruta 1.	La Ruta 1 se reajusta en el centro de Austin eliminando el servicio en Lavaca Street y operando en ambos sentidos por Guadalupe Street para alinearse con los cambios propuestos del Plan de Transporte Central (ACT) de la Ciudad de Austin y mejorar la integración con el tren ligero. Fuera del centro, la ruta operará en ambos sentidos por North Lamar Boulevard entre Parmer Lane y Howard Lane.	Sin cambio	30	Sin cambio	4:45AM-11:30PM	Sin cambio	30	5:00AM-11:00PM	4:45AM-11:00PM	Sin cambio	30	6:00AM-11:00PM	5:45AM-10:00PM
2-Rosewood/Cesar Chavez	Extendida y realineada	Local - frecuencia alta entre semana	Ruta 2 se extiende en Springdale Road, conectando la parada Eastside Bus Plaza y la parada Oak Springs/Springdale para crear un servicio de circuito bidireccional. Viajando hacia el oeste desde Eastside Bus Plaza, la ruta usa E Cesar Chavez Street, Lavaca Street, 7th Street, Trinity Street, E 11th Street, Rosewood Avenue, Oak Springs Drive, Springdale Road, E 7th Street y Shady Lane para completar el servicio de circuito en sentido horario. El servicio en sentido antihorario usa principalmente las mismas calles, pero usa San Jacinto Boulevard, W 8th Street y Guadalupe Street para pasar por el centro y regresar a E Cesar Chavez Street.	La Ruta 2 cambia su alineación en el centro para mejorar el acceso a destinos clave como la Biblioteca Central de Austin, y se reajusta en varias calles del centro para alinearse con los cambios propuestos del Plan ACT. El servicio en sentido horario se extiende hacia el oeste usando Nueces Street, W 5th Street, Guadalupe Street y 8th Street antes de girar en Trinity Street. El servicio en sentido antihorario se extiende desde San Jacinto Boulevard usando W 7th Street, Guadalupe Street, W 6th Street y Nueces Street para conectar con E Cesar Chavez Street.	Sin cambio	15	Sin cambio	5:00AM-12:15AM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-11:45PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-10:45PM
3-Burnet/Menchaca	Realineada	Local	Ruta 3 se reajusta en un segmento menor de N Burnet Road. En lugar de girar a la izquierda en W Braker Lane desde Burnet Road, la nueva ruta entrará al JJ Pickle Research Campus en Read Granberry Trail antes de subir por Exploration Way hasta W Braker Lane. Este es un patrón bidireccional. Este nuevo alineamiento proporciona un servicio más directo al campus de investigación. Todos los demás aspectos de la Ruta 3 permanecen igual que el alineamiento actual que conecta Southpark Meadows con Gateway, principalmente usando Menchaca Road, S Lamar Boulevard, Guadalupe Street y Burnet Road.	La Ruta 3 se reajusta en el centro de Austin eliminando el servicio en Lavaca Street y operando en ambos sentidos por Guadalupe Street para alinearse con los cambios propuestos del Plan ACT y mejorar la integración con el tren ligero. La alineación fuera del centro permanece igual.	Sin cambio	30	Sin cambio	5:00AM-11:45PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-11:00PM	Sin cambio	30	6:00AM-11:00PM	5:45AM-10:00PM
4-7th Street	Realineada	Local - frecuencia alta entre semana	No hay cambios propuestos al servicio actual de Ruta 4.	La Ruta 4 se reajusta en el centro para operar en ambos sentidos por Guadalupe Street, hacia el este por 8th Street y hacia el oeste por 7th Street, alineándose con los cambios propuestos del Plan ACT, conectando entre 6th y 7th Streets a través de Guadalupe Street.	Sin cambio	15	Sin cambio	5:00AM-12:15AM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-12:00AM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-11:00PM
5-Woodrow/East 12th	Descontinuada (Consulte la Ruta 18 y Ruta 30)	--	Ruta 5 se reemplaza por Ruta 18 y Ruta 30, ambas incorporan partes existentes de la actual Ruta 5 que opera principalmente en E 12th Street, N Lamar Boulevard y Woodrow Avenue.	No hay cambios propuestos respecto a la descripción de la Ruta 5 en el periodo de 0 a 5 años.	--	30	--	4:30AM-11:00PM	--	30	--	6:00AM-10:30PM	--	30	--	5:45AM-10:00PM
7-Duval (Cambio de nombre de la ruta)	Realineada (Consulte la Ruta 300 y Ruta 331)	Local - ruta de alta frecuencia	No hay cambios propuestos al servicio actual de Ruta 7.	La alineación de la Ruta 7 permanece igual al servicio actual al norte de 8th Street. En 8th Street, la ruta se reajusta para continuar hacia el sur hasta 4th Street, donde viaja hacia el oeste hasta su terminal en la estación de tren ligero de Congress Avenue, dependiendo de futuras mejoras de infraestructura. Desde allí, la ruta termina para integrarse con el tren ligero. La mitad sur de la Ruta 7 existente (de Burton/Oltorf a William Cannon/Bluff Springs) mantiene el servicio como la Ruta 300 reajustada.	Sin cambio	15	Sin cambio	4:15AM-11:45PM	Sin cambio	15	Sin cambio	5:45AM-12:00AM	30	15	6:00AM-11:00PM	5:45AM-10:00PM
8-Bull Creek/Lake Austin	Nueva ruta, aumento de frecuencia y realineada (Consulte la Ruta 18 y Ruta 30)	Local - frecuencia alta entre semana	La nueva Ruta 8 ofrece servicio típico con frecuencia de 30 minutos. Desde su terminal suroeste cerca de Lake Austin y Red Bud Trail, la ruta continúa hacia el centro por 5th Street antes de viajar hacia el norte por Lavaca Street. Fuera del centro, la ruta viaja hacia el noroeste hacia The Grove y luego Northwest Hills H-E-B antes de continuar en la actual Ruta 30 hasta el terminal norte en Northcross.	Ruta 8 mejora a frecuencia de 15 minutos en horas pico entre semana, con 30 minutos en horas pico sábado y domingo. El aumento de frecuencia es posible con la consolidación de las Rutas 661 y 663. La ruta se ajusta en el centro para correr en ambos sentidos por Guadalupe Street y así alinearse con el Plan ACT.	15	--	5:00AM-12:00AM	--	30	--	6:00AM-12:00AM	--	30	--	6:00AM-11:00PM	--
10-South 1st/Red River	Realineada	Local - ruta de alta frecuencia	No hay cambios propuestos al servicio actual de Ruta 10.	Ruta 10 se ajusta en el centro para alinearse con el Plan ACT. La ruta usará Guadalupe Street, eliminando el servicio por Lavaca Street. También usará 4th Street en ambos sentidos para conectar con San Jacinto Boulevard y Trinity Street, eliminando el servicio por 7th Street y 8th Street. El recorrido fuera del centro permanece igual.	Sin cambio	15	Sin cambio	4:15AM-11:30PM	Sin cambio	15	Sin cambio	5:45AM-11:30PM	Sin cambio	15	Sin cambio	5:45AM-10:30PM
18-Woodrow/MLK (Cambio de nombre de la ruta)	Realineada (Consulte la Ruta 5, Ruta 8 y Ruta 30)	Local	Ruta 18 se reestructura para incorporar el segmento actual de la Ruta 5 que va del centro a Northcross Mall, principalmente usando N Lamar Boulevard y Woodrow Avenue. Ruta 18 pasa por el centro por 5th/6th Streets y 7th/8th Streets de este a oeste y San Jacinto Boulevard y Trinity Street de norte a sur. La ruta también extiende el terminal este actual de la Ruta 18 hasta el nuevo Expo Center Park & Ride y Community First! Village, viajando por E Martin Luther King Jr. Boulevard, FM 969 y Johnny Morris Road. La ruta circula entre el Expo Center Park & Ride y Community First! Village bidireccionalmente antes de regresar al centro por Johnny Morris Road y E Martin Luther King Jr. Boulevard.	Ruta 18 se ajusta en el centro para usar 4th Street y brindar mejores oportunidades de trasbordo con el futuro tren ligero, y en su tramo al este, la ruta pasará por Community First! Village y el estacionamiento Expo Center Park & Ride, viajando al este de la US 183 por FM 969, Decker Lane, Hog Eye Road, Loyola Lane y de nuevo por Decker Lane en ambos sentidos.	Sin cambio	30	Sin cambio	5:00AM-11:30PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-11:30PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-10:30PM
20-Riverside (Cambio de nombre de la ruta)	Realineada y mejora de horario (Consulte la Ruta 320)	Local - ruta de alta frecuencia	Ruta 20 se divide, manteniendo la parte actual de la ruta desde UT hasta el Aeropuerto Internacional Austin Bergstrom. El segmento norte de la Ruta 20 se convierte en la nueva Ruta 320 local, proporcionando servicio subyacente con frecuencia de 30 minutos a Rapid 837.	El segmento del centro de la Ruta 20 se ajusta para usar Guadalupe Street en ambos sentidos y alinearse con el Plan ACT, eliminando el servicio por Lavaca Street. Se amplía el horario hasta las 3:00 a. m. los siete días de la semana, reemplazando la Ruta 483.	Sin cambio	15	5:00AM-3:00AM	3:45AM-11:30PM	Sin cambio	15	6:00AM-3:00AM	6:00AM-11:30PM	Sin cambio	15	6:00AM-3:00AM	6:00AM-11:30PM
30-Barton Creek/East 12th (Cambio de nombre de la ruta)	Realineada (Consulte la Ruta 8, Ruta 18 y Ruta 310)	Local	La Ruta 30 se reestructura manteniendo el segmento sur actual que conecta Barton Creek Mall con el centro e incorporando el segmento este actual de la Ruta 5, que se extiende desde el centro por la calle E 12th hasta el barrio MLK/183. Se elimina la cobertura de Spyglass Drive debido a la baja afluencia de pasajeros y para mejorar la fiabilidad; sin embargo, se mantiene una parada bidireccional en Wallingwood Drive. La ruta se extiende más al este para terminar en E Martin Luther King Jr. Drive y US 183.	Ruta 30 se ajusta en el centro para operar bidireccionalmente por Guadalupe y este-oeste por 4th Street, a fin de ofrecer mejores conexiones con el tren ligero.	Sin cambio	30	Sin cambio	4:45AM-11:15PM	Sin cambio	30	Sin cambio	5:45AM-10:15PM	Sin cambio	30	6:00AM-11:00PM	5:45AM-9:15PM
50-Round Rock Tech Ridge	Extendida	Local	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 50.	Extensión menor en el segmento sur de la Ruta 50 para cambiar la terminal sur actual de Walmart a La Frontera Village. La ruta se extiende al este por la SH 45 y usa La Frontera Boulevard y Kouri Avenue para servir La Frontera Village, sin dejar de brindar servicio a Walmart.	Sin cambio	60	Sin cambio	6:15AM-7:30PM	--	--	--	--	--	--	--	--

Conceptos revisados sujetos a la aprobación de la Junta y al proceso de cambio de servicio.

NOTA: Esta lista muestra el borrador revisado de la visión a 10 años de los servicios de CapMetro, basado en los comentarios de la comunidad obtenidos durante la participación pública del verano de 2025. Los pasos propuestos para la implementación a corto plazo (es decir, de 0 a 5 años) se documentan en la columna "Descripción de cambios a 0-5 años." La información relacionada con la frecuencia y la cobertura representa los niveles de servicio de la red a 10 años.

					Perspectiva a 5 años o más											
Ruta	Cambio propuesto (perspectiva a 5 años o más)	Tipo de servicio propuesto (perspectiva a 5 años o más)	Descripción del cambio (perspectiva de 0 a 5 años)	Descripción del cambio (perspectiva a 5 años o más)	Frecuencia entre semana (minutos)		Horario entre semana		Frecuencia los sábados (minutos)		Horario los sábados		Frecuencia los domingos (minutos)		Horario los domingos	
					Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual	Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual	Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual
103-Manchaca Flyer	Descontinuada	--	Ruta 103 se elimina por baja demanda. El servicio entre Tanglewood Village y el centro/UT estará disponible en la Ruta 3 y Rapid 803.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 103.	--	2 viajes en hora pico AM 1 viaje en hora pico PM	--	6:10AM-7:40AM / 5:10PM	--	--	--	--	--	--	--	--
105-South 5th Flyer	Descontinuada	--	Ruta 105 se elimina por baja demanda. El servicio entre Westgate y el centro/UT estará disponible en la Ruta 3, Ruta 10 y Rapid 803.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 105.	--	2 viajes en hora pico AM 2 viajes en hora pico PM	--	6:45AM-8:30AM / 4:15PM-6:15PM	--	--	--	--	--	--	--	--
111-South MoPac Flyer	Descontinuada	--	Ruta 111 se elimina por baja demanda.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 111.	--	2 viajes en hora pico AM 2 viajes en hora pico PM	--	6:30AM-8:00AM / 4:30PM-6:15PM	--	--	--	--	--	--	--	--
135-Dell Limited	Descontinuada	--	Ruta 135 se elimina por baja demanda. El servicio entre el este central de Austin y Tech Ridge estará disponible a través de la línea roja de CapMetro y transferencias a la Ruta 392 o Ruta 325.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 135.	--	2 viajes en hora pico AM 2 viajes en hora pico PM	--	5:10AM-6:46AM / 6:15PM-7:15PM	--	--	--	--	--	--	--	--
142-Metric Flyer	Descontinuada	--	Ruta 142 se elimina por baja demanda. El servicio desde el área de Walnut Creek al centro estará disponible a través de la línea roja de CapMetro o Rapid 801 y Rapid 803.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 142.	--	2 viajes en hora pico AM 2 viajes en hora pico PM	--	6:11AM-7:42AM / 4:10PM-5:40PM	--	--	--	--	--	--	--	--
152-Round Rock Tech Ridge Limited	Extendida	Local	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 152.	Extensión menor en el segmento norte de la Ruta 152 para cambiar la terminal norte actual de Walmart a La Frontera Village. La ruta se extiende al este por la SH 45 y usa La Frontera Boulevard y Kouri Avenue para servir La Frontera Village, sin dejar de brindar servicio a Walmart.	Sin cambio	60	Sin cambio	6:15AM-7:30PM	--	--	--	--	--	--	--	--
171-Oak Hill Flyer	Descontinuada	--	Ruta 171 se elimina por baja demanda. El servicio entre Oak Hill y el Centro Médico St. David's (Central) estará disponible en la Ruta 315 y Rapid 803.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 171.	--	3 viajes en hora pico AM 3 viajes en hora pico PM	--	6:00AM-7:15AM / 3:40PM-5:24PM	--	--	--	--	--	--	--	--
201-Southpark Meadows	Sin cambio	Local	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 201.	Sin cambios propuestos al servicio existente de la Ruta 201.	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-9:30PM	Sin cambio	30	Sin cambio	7:30AM-7:30PM	Sin cambio	30	Sin cambio	8:00AM-7:30PM
211-Cameron	Nueva ruta	Local	Ruta 211 no aplica en la perspectiva de 0 a 5 años.	La nueva Ruta 211 ofrecerá servicio cada 30 minutos, conectando Tech Ridge con ACC Highland viajando principalmente por Cameron Road y Dessau Road. La ruta accede a Tech Ridge desde Dessau Road via E Howard Lane, y a ACC Highland via St. John's Avenue y Airport Boulevard.	30	--	5:00AM-11:00PM	--	30	--	6:00AM-11:00PM	--	30	--	6:00AM-11:00PM	--
214-Northwest Feeder	Realigned	Local	Ajuste menor a la Ruta 214 elimina el segmento de salida en S Lakeline Boulevard desde Pecan Park Boulevard hasta N Lake Creek Parkway. La ruta opera bidireccionalmente en Pecan Park Boulevard, Lakeline Mall Drive y N Lake Creek Parkway.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 214.	Sin cambio	60	Sin cambio	5:15AM-9:00PM	--	--	--	--	--	--	--	--
217-Montopolis Feeder	Realineada y disminución de frecuencia (Consulte la Ruta 228 y Ruta 310)	Local	Ruta 217 se reajusta para operar bidireccionalmente en Vargas Road para servir directamente a la escuela Allison Elementary y mantener el servicio a la comunidad Esperanza. El terminal sur cambia de ACC Riverside a la parada Grove/Riverside para integrarse con el tren ligero. La ruta da vuelta usando Grove Boulevard, Fairway Street y Montopolis Drive antes de usar E Riverside Drive para regresar al norte por Vargas Road.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 217.	60	30	Sin cambio	4:45AM-12:15AM	60	30	6:00AM-11:00PM	6:00AM-12:00AM	60	30	6:00AM-11:00PM	6:00AM-12:00AM
228-VA Clinic	Realineada y horario	Local	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 228.	Ruta 228 se ajusta para operar en ambos sentidos entre la terminal actual Pleasant Valley H-E-B y Eastside Bus Plaza. En lugar de regresar a Pleasant Valley una vez que el recorrido hacia el centro pasa por el centro médico de VA, viaja al norte por Ben White Boulevard y US 183 hasta East Side Bus Plaza. El recorrido de salida viaja al sur por la misma ruta hasta el centro médico de VA antes de continuar en el recorrido existente. Este ajuste amplía oportunidades de trasbordo y conexiones, pero elimina el servicio en Metropolis/Smith School. La ruta también amplía su horario y agrega servicio los domingos.	30	35	5:00AM-11:00PM	6:00AM-7:15PM	Sin cambio	30	6:00AM-11:00PM	7:00AM-7:00PM	30	--	6:00AM-11:00PM	--
233-Decker/Daffan	Descontinuada (Consulte Pickup Decker, Ruta 337 y Línea Rápida 837)	--	Ruta 233 se elimina por baja demanda y cobertura existente proporcionada por Pickup Decker, Ruta 337 y Rapid 837.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 233.	--	60	--	7:00AM-9:30PM	--	60	--	7:00AM-6:30PM	--	60	--	8:00AM-6:30PM
237-Northeast Feeder	Descontinuada (Consulte Pickup Decker, Ruta 18 y Línea Rápida 837)	--	Ruta 237 se elimina por baja demanda y cobertura existente/propuesta proporcionada por Pickup Decker, Ruta 18 y Rapid 837.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 237.	--	60	--	6:45AM-10:15PM	--	60	--	7:00AM-9:00PM	--	60	--	7:45AM-8:00PM
243-Wells Branch	Sin cambio	Local	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 243.	Sin cambios propuestos al servicio existente de la Ruta 243.	Sin cambio	30	Sin cambio	5:00AM-11:15PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-10:30PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-10:30PM
271-Del Valle Feeder	Extendida y horario	Local	Ruta 271 se extiende al oeste por E Riverside Drive para conectar el terminal existente en Del Valle High School con Riverside H-E-B, viajando principalmente por Pearce Lane, FM 973, US 71 y E Riverside Drive.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 271.	Sin cambio	30	5:00AM-11:00PM	5:00AM-9:45PM	30	45	6:00AM-11:00PM	6:00AM-10:00PM	30	45	6:00AM-11:00PM	6:00AM-9:45PM
300-Springdale/Pleasant Valley (Cambio de nombre de la ruta)	Realineada (Consulte la Ruta 7 y Ruta 331)	Local - ruta de alta frecuencia	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 300.	Ruta 300 se divide para integrarse con el tren ligero y optimizar conexiones entre la Ruta 7, la Ruta 331 y la Rapid 800. El segmento actual al norte de E Oltorf Street hasta Crestview Station se combina con el segmento actual de la Ruta 7 al sur de E Oltorf Street para crear una ruta transversal norte/sur que conecta con la porción este del tren ligero en E Riverside Drive y Pleasant Valley Road. El segmento sur de la Ruta 300 actual se combina con el tramo de Burton Drive de la Ruta 7 para crear la nueva Ruta 331, conectando con Oltorf Light Rail Station y terminando en Pleasant Valley Light Rail Station.	Sin cambio	15	Sin cambio	4:30AM-11:00PM	Sin cambio	15	Sin cambio	6:00AM-11:00PM	Sin cambio	15	6:00AM-11:00PM	5:45AM-10:00PM
310-Barton Creek/Parker (Cambio de nombre de la ruta)	Extendida y aumento de frecuencia	Local - ruta de alta frecuencia	Ruta 310 se extiende al oeste para terminar en Barton Creek Mall y al noreste hasta Eastside Bus Plaza para crear un conector este-oeste en el sur de Austin, así como mayor conectividad con el este de Austin. La extensión occidental desde South Congress Transit Center usa W Ben White Boulevard/US 290 y S Capital of Texas Highway/SH 360 para terminar en Barton Creek Mall, viajando bidireccionalmente. La ruta mantiene su alineamiento actual desde E Ben White Boulevard/US 290 y usa Parker Lane para acceder a Oltorf Street y Wickersham Lane para conectar con E Riverside Drive. La ruta evitará Grove Boulevard y usará Montopolis Drive, US 183 y E 7th Street para terminar en Eastside Bus Plaza.	Ruta 310 mejora a ruta de alta frecuencia para servicio entre semana y sábados.	15	30	Sin cambio	5:00AM-10:30PM	15	30	6:00AM-12:00AM	6:00AM-10:30PM	Sin cambio	30	6:00AM-11:00PM	5:45AM-10:00PM

Conceptos revisados sujetos a la aprobación de la Junta y al proceso de cambio de servicio.

NOTA: Esta lista muestra el borrador revisado de la visión a 10 años de los servicios de CapMetro, basado en los comentarios de la comunidad obtenidos durante la participación pública del verano de 2025. Los pasos propuestos para la implementación a corto plazo (es decir, de 0 a 5 años) se documentan en la columna "Descripción de cambios a 0-5 años." La información relacionada con la frecuencia y la cobertura representa los niveles de servicio de la red a 10 años.

información relacionada con la frecuencia y la cobertura representa los niveles de servicio de la red a 10 años.					Perspectiva a 5 años o más											
Ruta	Cambio propuesto (perspectiva a 5 años o más)	Tipo de servicio propuesto (perspectiva a 5 años o más)	Descripción del cambio (perspectiva de 0 a 5 años)	Descripción del cambio (perspectiva a 5 años o más)	Frecuencia entre semana (minutos)		Horario entre semana		Frecuencia los sábados (minutos)		Horario los sábados		Frecuencia los domingos (minutos)		Horario los domingos	
					Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual	Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual	Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual
311-Stassney	Disminución de frecuencia los fines de semana	Local - frecuencia alta entre semana	Ruta 311 se reduce a frecuencia de 30 minutos los fines de semana debido a baja demanda.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 311.	Sin cambio	15	Sin cambio	5:00AM-11:45PM	30	20	Sin cambio	5:45AM-11:30PM	30	20	Sin cambio	5:45AM-10:30PM
315-Ben White	Descontinuada (Consulte la Línea Rápida 815)	--	Ruta 315 se acorta al Westgate Transit Center en lugar de continuar al South Congress Transit Center como terminal este. Al oeste, la ruta continúa más allá de su terminal actual en Oak Hill Plaza para conectar con la Ruta 333 en Convict Hill Road y Brush Country Road, reemplazando el servicio limitado de la Ruta 333 a Oak Hill y manteniendo el servicio al vecindario Woodstone Village.	Ruta 315 se descontinúa y es reemplazada por la nueva Rapid 815.	--	30	--	5:15AM-10:45PM	--	30	--	5:00AM-10:45PM	--	30	--	6:15AM-9:30PM
318-Westgate/Slaughter	Realineada	Local	La Ruta 318 mantiene su alineamiento actual, excepto por el terminal este que se ajusta de Thaxton Place a la instalación Goodnight Ranch Park & Ride para optimizar conexiones con la Ruta 333 y Rapid 800.	Ruta 318 se ajusta para ofrecer un conector este-oeste entre Oak Hill y Goodnight Range Park & Ride en Bluff Springs. Hacia Oak Hill por Slaughter Lane hasta West Gate Boulevard, la ruta pasa por el vecindario Woodstone Village y usa Convict Hill Road para llegar a Oak Hill Plaza junto a US 290. Este recorrido bidireccional mantiene la cobertura antes brindada por la Ruta 315 reconfigurada; sin embargo, se eliminaría el servicio en un tramo de baja demanda de West Gate Boulevard de Davis Lane a W Stassney Lane.	Sin cambio	30	Sin cambio	5:00AM-10:30PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-10:30PM	Sin cambio	30	6:00AM-11:00PM	6:00AM-9:30PM
320-Manor Road	Nueva ruta y frecuencia y disminución de frecuencia (Consulte la Ruta 20)	Local	La nueva Ruta 320 opera en la mitad norte de la Ruta 20 actual, desde UT hasta LBJ High School para ofrecer servicio local subyacente a Rapid 837. La ruta, saliendo de UT, viaja por Manor Road siguiendo a Rapid 837 hasta llegar a Berkman Drive, donde la ruta permanece en Manor mientras que el servicio 837 y 335 cubren Berkman Drive y 51st Street por Mueller. En el terminal noreste, la ruta termina en LBJ High School en el vecindario Las Cimas.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 320.	30	15	5:00AM-11:00PM	3:45AM-11:30PM	30	15	6:00AM-11:00PM	6:00AM-11:30PM	30	15	6:00AM-11:00PM	6:00AM-11:30PM
322-Chicon/Cherrywood	Descontinuada (Consulte la Ruta 370 y Ruta 493)	--	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 322.	Ruta 322 es reemplazada por la nueva Ruta 370, que mantiene cobertura en Chicon Street de E Cesar Chavez Street a E Martin Luther King Jr Boulevard, mientras que la Ruta 493 reconfigurada brinda cobertura al RBJ Health Center y otros centros de actividad del Este de Austin. El reemplazo eliminaría cobertura en un tramo de baja demanda de Cherrywood Road de Manor Road a E 38 and 1/2 Street.	--	30	--	5:00AM-10:30PM	--	30	--	6:00AM-10:30PM	--	30	--	6:00AM-9:30PM
323-Anderson	Descontinuada (Consulte la Ruta 339)	--	La Ruta 323 se combina con la Ruta 339 para formar un conector este-oeste en el norte de Austin. La nueva ruta, llamada 339 Anderson-Springdale, mantiene su terminal oeste en Northcross y su terminal este en Springdale Shopping Center.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 323.	--	30	--	5:00AM-10:30PM	--	30	--	6:00AM-10:30PM	--	30	--	6:00AM-9:30PM
324-Georgian/Ohlen	Realineada	Local	Reajuste menor a la Ruta 324 en respuesta a obras viales completadas. La ruta continúa por Mearns Meadow Boulevard desde Parkfield Drive hasta Rutland Drive, eliminando la desviación actual cerca del parque Quail Creek. También se reajusta el terminal oeste para permitir servicio bidireccional entre Northcross y Burnet Road.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 324.	Sin cambio	30	Sin cambio	4:45AM-11:00PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-10:45PM	Sin cambio	30	6:00AM-11:00PM	6:00AM-9:45PM
325-Metric (Cambio de nombre de la ruta)	Realineada y disminución de frecuencia (Consulte la Ruta 326)	Local	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 325.	Ruta 325 pasa a servicio local y se reconfigura; su terminal sur cambia al North Lamar Transit Center y su terminal norte se mantiene en Tech Ridge. De salida desde North Lamar Transit Center por N Lamar Boulevard, la ruta toma Payton Gin Road desde N Lamar Boulevard, atraviesa el vecindario Georgian Acres hasta Metric Boulevard. Por Metric Boulevard, la ruta se desvía a St. David's North Austin Medical Center, y usa la vía de acceso de MoPac para llegar a W Parmer Lane y servir H-E-B. Luego avanza por W Parmer Lane a N Lamar Boulevard para conectar con Tech Ridge. La reconfiguración elimina servicio en segmentos de baja demanda en Metric Boulevard. Las porciones este-oeste de la Ruta 325 existente quedan cubiertas por la nueva Ruta Frecuente 326.	30	15	5:00AM-11:00PM	5:00AM-11:30PM	Sin cambio	30	6:00AM-11:00PM	6:00AM-11:30PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-10:45PM
326-Rundberg	Nueva ruta (Consulte la Ruta 325)	Local - ruta de alta frecuencia	La Ruta 326 no aplica en el pronóstico de 0 a 5 años.	La nueva Ruta 326 reemplaza la cobertura este-oeste de la Ruta 325 actual con una ruta de alta frecuencia que se extiende al este desde Norwood Transit Center hasta Gateway, donde brinda cobertura por el ajuste de la Ruta 383 que elimina servicio en W Braker Lane y Burnet Road. La ruta mantiene el recorrido de la 325 desde Norwood Transit Center hasta Metric Boulevard/Rutland Drive, pero continúa por Rutland Drive, Burnet Road, W Braker Lane y la vía de acceso de MoPac para llegar a Gateway. Usa Great Hill Trail, Jollyville Road, W Braker Lane y Stonelake Boulevard para servir Gateway antes de regresar a Norwood Transit Center por el mismo recorrido.	15	--	5:00AM-12:00AM	--	15	--	6:00AM-12:00AM	--	15	--	6:00AM-11:00PM	--
331-Oltorf	Nueva ruta (Consulte la Ruta 300)	Local - ruta de alta frecuencia	La Ruta 331 no aplica en el pronóstico de 0 a 5 años.	La nueva Ruta 331 corre sobre el segmento sur y el segmento este-oeste de la Ruta 300 existente, e incorpora el segmento de Burton Drive de la Ruta 7 para conectar con Oltorf Light Rail Station y terminar en Pleasant Valley Light Rail Station. Ruta 300 y Rapid 800 mantienen cobertura a lo largo de E Oltorf Street y S Pleasant Valley Road.	15	--	5:00AM-12:00AM	--	15	--	6:00AM-12:00AM	--	15	--	6:00AM-11:00PM	--
333-William Cannon	Realineada	Local - frecuencia alta entre semana	La Ruta 333 se reajusta para extender su terminal este al sur desde Thaxton Place hasta la nueva instalación Goodnight Ranch Park & Ride, optimizando conexiones con la Ruta 318 y Rapid 800. Se elimina el servicio limitado a Oak Hill, cubierto por la Ruta 315, y se establece Shops at Arbor Trails como nuevo terminal oeste.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 333.	Sin cambio	15	Sin cambio	5:00AM-11:30PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-11:45PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-10:45PM
335 35th/38th Street	Realineada (Consulte la Ruta 320 y la Línea Rápida 837)	Local	La Ruta 335 se reajusta para entrar al centro Hancock usando Red River Street en respuesta a la eliminación de la Ruta 345, manteniendo sus terminales actuales en Casis Elementary School y Mueller, y su alineamiento principal por 35th Street, Manor Road y Berkman Drive.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 335.	Sin cambio	30	Sin cambio	5:00AM-11:45PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-11:30PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-10:30PM
337-Koenig/Colony Park	Realineada	Local - frecuencia alta entre semana	La Ruta 337 se ajusta para servir la nueva instalación Expo Center Park & Ride en su terminal este, sin cambios adicionales al alineamiento actual que conecta Decker/Colony Park con Balcones/Northland.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 337.	Sin cambio	15	Sin cambio	4:30AM-10:30PM	Sin cambio	30	Sin cambio	5:00AM-10:30PM	Sin cambio	30	6:00AM-11:00PM	6:00AM-9:30PM

Conceptos revisados sujetos a la aprobación de la Junta y al proceso de cambio de servicio.

NOTA: Esta lista muestra el borrador revisado de la visión a 10 años de los servicios de CapMetro, basado en los comentarios de la comunidad obtenidos durante la participación pública del verano de 2025. Los pasos propuestos para la implementación a corto plazo (es decir, de 0 a 5 años) se documentan en la columna "Descripción de cambios a 0-5 años." La información relacionada con la frecuencia y la cobertura representa los niveles de servicio de la red a 10 años.

Ruta	Cambio propuesto (perspectiva a 5 años o más)	Tipo de servicio propuesto (perspectiva a 5 años o más)	Descripción del cambio (perspectiva de 0 a 5 años)	Descripción del cambio (perspectiva a 5 años o más)	Perspectiva a 5 años o más											
					Frecuencia entre semana (minutos)		Horario entre semana		Frecuencia los sábados (minutos)		Horario los sábados		Frecuencia los domingos (minutos)		Horario los domingos	
					Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual	Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual	Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual
339-Anderson/Springdale (Cambio de nombre de la ruta)	Realineada y aumento de frecuencia (Consulte las Rutas 18, 320, Decker Pickup y la Línea Rápida 837)	Local	La Ruta 339 se combina con la Ruta 323 para formar un conector más largo este-oeste en el norte/noreste de Austin. La nueva Ruta 339 Anderson/Springdale establece Northcross como terminal oeste y viaja principalmente por Anderson Lane hasta el centro comercial Springdale H-E-B. Las áreas removidas serán cubiertas por Pickup Decker y la Ruta 18.	Ruta 339 se extiende desde Springdale H-E-B hasta E Martin Luther King Jr. Boulevard por Springdale Road, manteniendo el mismo recorrido de Springdale H-E-B a Northcross.	30	60	Sin cambio	6:15AM-10:15PM	30	60	6:00AM-11:00PM	6:00AM-9:00PM	30	60	6:00AM-11:00PM	6:15AM-9:15PM
345-45th Street	Descontinuada (Consulte la Ruta 335)	--	La Ruta 345 se elimina por baja demanda. La conectividad este-oeste y el acceso a Hancock Center serán proporcionados por la Ruta 335.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 345.	--	30	--	5:00AM-10:45PM	--	30	--	6:00AM-10:45PM	--	30	--	6:00AM-9:45PM
350-Airport Blvd.	Extendida y aumento de frecuencia	Local - ruta de alta frecuencia	La Ruta 350 mejora su frecuencia a cada 15 minutos todos los días, manteniendo su alineamiento actual entre North Lamar Transit Center y ACC Riverside por Airport Boulevard.	La terminal sur de la Ruta 350 cambia de ACC Riverside al Aeropuerto Internacional Austin-Bergstrom, para crear un viaje directo sin trasbordos y de alta frecuencia desde North Lamar Transit Center al aeropuerto. La ruta extendida usa US 71 para evitar el desvío a ACC Riverside (que queda cubierto por la Ruta 310 reconfigurada), reduciendo la necesidad de que las personas se trasborden de la Ruta 350 a la Ruta 20 para llegar al aeropuerto.	15	30	5:00AM-12:00AM	5:00AM-10:30PM	15	30	6:00AM-12:00AM	6:00AM-10:30PM	15	30	6:00AM-11:00PM	6:00AM-9:30PM
370-Speedway/Riverside	Nueva ruta (Consulte las Rutas 322, 656, 670 y 672)	Local - frecuencia alta entre semana	La Ruta 370 no aplica en el pronóstico de 0 a 5 años.	La nueva Ruta 370 crea un conector norte-sur entre the Triangle y Pleasant Valley/Riverside. La ruta consolida las UT Shuttle 656, 670 y 672, y la porción de la Ruta 322 en Chicon Street de E Cesar Chavez Street a Manor Road, para brindar un servicio consistente de alta frecuencia entre semana.	15	--	5:00AM-12:00AM	--	30	--	6:00AM-12:00AM	--	30	--	6:00AM-11:00PM	--
383-Research	Realineada	Local	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 383.	Ruta 383 se reconfigura para ofrecer un servicio más directo desde Pavilion Park & Ride y North Lamar Transit Center. La ruta sigue sirviendo Gateway; sin embargo, se elimina el servicio por Great Hills Trail, Stonelake Boulevard, la vía de acceso de MoPac, W Braker Lane y Burnet Road; estos corredores serán servidos por la nueva Ruta 326.	Sin cambio	30	Sin cambio	5:00AM-11:00PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-10:30PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:00AM-10:00PM
392-Braker/Domain (Cambio de nombre de la ruta)	Extendida	Local	La Ruta 392 se extiende más al oeste por W Braker Lane desde su terminal actual en W Braker Lane y Burnet Rd. Cruza Burnet Rd y viaja por Domain Drive y Esperanza Crossing a través del Domain, regresando por Solaris Street para servir la nueva estación North Burnet / Uptown. Opera bidireccionalmente, cubriendo el servicio de la Ruta 466 eliminada.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 392.	Sin cambio	30	Sin cambio	5:15AM-11:15PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:15AM-11:00PM	Sin cambio	30	Sin cambio	6:15AM-10:30PM
465-MLK/University of Texas	Sin cambio	Local - conector	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 465.	Sin cambios propuestos al servicio existente de la Ruta 465.	Sin cambio	30	Sin cambio	6:30AM-7:00PM	--	--	--	--	--	--	--	--
466-Kramer/Domain	Descontinuada (Consulte Pickup Walnut Creek, Ruta 3 y Ruta 392)	--	La Ruta 466 se reemplaza por varias rutas. La Ruta 3 se reajusta para cubrir JJ Pickle Research Campus en Read Granberry Trail y Exploration Way. La Ruta 392 se reajusta para servir el área del Domain. Pickup Walnut Creek cubre Gracy Farms Lane y Metric Boulevard. Rapid 803 cubre Burnet Road.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 466.	--	30	--	6:15AM-7:15PM	--	--	--	--	--	--	--	--
481-Night Owl North Lamar	Descontinuada (Consulte la Línea Rápida 801)	--	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 481.	Ruta 481 es reemplazada por la mejora de horario de la Rapid 801.	--	20-25	--	12:15AM-4:00AM	--	30-40	--	12:00AM-4:00AM	--	--	--	--
483-Night Owl Riverside	Descontinuada (Consulte la Ruta 20)	--	La Ruta 483 se extiende hacia el este por E Riverside Drive, terminando en el Aeropuerto Internacional Austin Bergstrom. Sirve como línea inicial para servicio nocturno al aeropuerto.	Ruta 483 es reemplazada por la Ruta 20, que ampliará su horario para brindar servicio nocturno al aeropuerto.	--	40	--	12:00AM-3:15AM	--	40	--	12:15AM-3:15AM	--	--	--	--
484-Night Owl South Lamar	Sin cambio	Local - Night Owl	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 484.	Sin cambios propuestos al servicio existente de la Ruta 484.	Sin cambio	45	Sin cambio	12:15AM-3:30AM	Sin cambio	30-40	Sin cambio	12:15AM-3:30AM	--	--	--	--
485-Night Owl East 7th/Cameron	Realineada	Local - Night Owl	La Ruta 485 se reajusta desde los corredores de 11th Street y Rosewood Avenue a los de 7th Street y E Cesar Chavez Street para servir mejor Plaza Saltillo y conectar con Eastside Bus Plaza. Luego viaja por Levander Loop para reconectar con Airport Boulevard. Se desvia por Manor Road para servir Mueller por Berkman Drive, Barbara Jordan Boulevard, Mueller Boulevard y E 51st Street antes de regresar a Cameron Road y terminar en Norwood Transit Center.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 485.	Sin cambio	40	Sin cambio	12:15AM-3:45AM	Sin cambio	35	Sin cambio	12:15AM-3:30AM	--	--	--	--
486-Night Owl South Congress	Descontinuada (Consulte la Línea Rápida 801)	--	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 486.	Ruta 486 es reemplazada por la mejora de horario de la Rapid 801.	--	30	--	12:15AM-3:30AM	--	30	--	12:15AM-3:30AM	--	--	--	--
490-HEB Shuttle	Descontinuada (Consulte la Ruta 370 y Ruta 493)	--	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 490.	Ruta 490 es reemplazada por el segmento sur de la Ruta 370 a lo largo de S Pleasant Valley Road y por la Ruta 493 reconfigurada, que brindan cobertura a los Lakeside Apartments.	--	30-35	--	1:30PM-3:30PM (miercoles) 10:15AM-1:00PM (jueves)	--	--	--	--	--	--	--	--
491-Allandale	Sin cambio	Local - conector	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 491.	Sin cambios propuestos al servicio existente de la Ruta 491.	--	--	--	--	Sin cambio	60	Sin cambio	9:00AM-3:00PM	--	--	--	--
492-Delwood	Sin cambio	Local - conector	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 492.	Sin cambios propuestos al servicio existente de la Ruta 492.	Sin cambio	60	Sin cambio	9:00AM-3:45PM (viernes)	--	--	--	--	--	--	--	--
493-Eastview	Realineada y aumento de horario (Consulte la Ruta 322 y Ruta 490)	Local	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 493.	Ruta 493 se convierte en servicio local, operando frecuencias de 60 minutos los siete días de la semana. La ruta mantiene cobertura entre el centro y Lakeside Apartments y RBJ Health Center, destinos antes servidos por las Rutas 322 y 490 (ambas se discontinúan en la fase de 5-10 años). El servicio de la 493 circula por Comal Street en lugar de Waller Street para moverse norte/sur por el Este de Austin.	Sin cambio	60	5:00AM-11:00PM (entre semana)	9:00AM-2:30PM (lunes)	60	--	6:00AM-11:00PM	--	60	--	6:00AM-11:00PM	--
550-Red Line	Mejoras en horario, frecuencia y operación	Ferrocarril	Los horarios de la línea roja se extienden por la noche entre semana (hasta las 9:00 p.m.) y por la mañana los sábados (desde las 8:00 a.m.). Se implementan mejoras de control positivo de trenes y doble vía (como en Plaza Saltillo) para aumentar eficiencia y confiabilidad. Se abre la estación North Burnet/Uptown para mayor conectividad regional.	Las frecuencias de la Red Line entre semana y los sábados se incrementan a cada 30 minutos para un servicio más consistente y accesible durante el día. Se implementan más mejoras de doble vía junto con el puente ferroviario de la I-35.	30	Varia (30-60+)	5:45AM-9:00PM	5:45AM-7:30PM	30	37	8:00AM-12:30AM	10:00AM-12:30AM	No Service	No Service	No Service	No Service
640-Forty Acres	Sin cambio	Local - UT Shuttle	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 640.	Sin cambios propuestos al servicio existente de la Ruta 640.	Sin cambio	10	Sin cambio	7:00AM-11:30PM	--	--	--	--	Sin cambio	30	Sin cambio	3:00PM-10:00PM
642-West Campus/UT	Sin cambio	Local - UT Shuttle	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 642.	Sin cambios propuestos al servicio existente de la Ruta 642.	Sin cambio	8-12	Sin cambio	7:00AM-11:30PM	--	--	--	--	Sin cambio	30	Sin cambio	3:00PM-10:00PM
656-Intramural Fields/UT	Descontinuada (Consulte la Ruta 370)	--	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 656.	Ruta 656 se consolida con la nueva Ruta frecuente 370.	--	8-20	--	7:00AM-11:30PM	--	--	--	--	--	50	--	3:00PM-10:00PM
661-Far West/UT	Descontinuada (Consulte la Ruta 8)	--	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 661.	Ruta 661 se consolida con la nueva Ruta frecuente 8.	--	8-23	--	7:00AM-11:30PM	--	--	--	--	--	50	--	3:00PM-10:00PM
663-Lake Austin/UT	Descontinuada (Consulte la Ruta 8)	--	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 663.	Ruta 663 se consolida con la nueva Ruta frecuente 8.	--	15-20	--	7:00AM-11:30PM	--	--	--	--	--	45	--	3:00PM-10:00PM
670-North Riverside	Descontinuada (Consulte la Ruta 370)	--	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 670.	Ruta 670 se consolida con la nueva Ruta frecuente 370.	--	8-20	--	7:00AM-11:30PM	--	--	--	--	--	45	--	3:00PM-10:00PM
672-Lakeshore	Descontinuada (Consulte la Ruta 370)	--	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 672.	Ruta 672 se consolida con la nueva Ruta frecuente 370.	--	15-22	--	7:00AM-11:30PM	--	--	--	--	--	50	--	3:00PM-10:00PM
800-Pleasant Valley	Mejora de frecuencia	Rápido	Rapid 800 se extiende desde su terminal temporal en Vertex hasta la nueva instalación Goodnight Ranch Park & Ride, manteniendo su alineamiento actual entre el sur de Austin y Mueller. El cambio mejora conexiones con las rutas 318 y 333. Se mejora la frecuencia a niveles completos.	Sin cambios propuestos con respecto al plan de 0 a 5 años de la Ruta 800.	10-15	20	5:00AM-3:00AM	5:00AM-12:00AM	15	20	6:00AM-3:00AM	6:00AM-11:30PM	15	20	6:00AM-3:00AM	6:00AM-11:00PM

Conceptos revisados sujetos a la aprobación de la Junta y al proceso de cambio de servicio.

NOTA: Esta lista muestra el borrador revisado a la visión a 10 años de los servicios de CapMetro, basado en los comentarios de la comunidad obtenidos durante la participación pública del verano de 2025. Los pasos propuestos para la implementación a corto plazo (es decir, de 0 a 5 años) se documentan en la columna "Descripción de cambios a 0-5 años." La información relacionada con la frecuencia y la cobertura representa los niveles de servicio de la red a 10 años.

información relacionada con la frecuencia y la cobertura representa los niveles de servicio de la red a 10 años.					Perspectiva a 5 años o más											
Ruta	Cambio propuesto (perspectiva a 5 años o más)	Tipo de servicio propuesto (perspectiva a 5 años o más)	Descripción del cambio (perspectiva de 0 a 5 años)	Descripción del cambio (perspectiva a 5 años o más)	Frecuencia entre semana (minutos)		Horario entre semana		Frecuencia los sábados (minutos)		Horario los sábados		Frecuencia los domingos (minutos)		Horario los domingos	
					Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual	Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual	Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual
801-N. Lamar/S. Congress	Realineada y mejora de horario (Consulte la Ruta 481 y Ruta 486) (alineamiento del centro pendiente de la retroalimentación de la comunidad)	Rápido	No hay cambios propuestos al servicio actual de Rapid 801.	El recorrido de la Rapid 801 por el centro de Austin recopiló comentarios del público sobre tres opciones de ruta. El público prefirió "Rapids por San Jacinto" (Opción 1), mientras que "Rapids alimenta al tren ligero" (Opción 3) también fue popular. La alineación final dependerá de mayor coordinación con ATP y más participación comunitaria. En la opción 1, la Rapid 801 se desvía de Guadalupe Street en Dean Keeton Street para bajar por San Jacinto Boulevard y Trinity Street, este-oeste por 4th Street, por Congress Avenue y cruzar el río hacia el sur para volver a su recorrido existente en Riverside Drive. En la opción 3, la Rapid 801 terminaría al norte en la 38th Street Light Rail Station y al sur en la Oltorf Light Rail Station. Se mejora el horario para ofrecer servicio nocturno en el corredor Rapid, lo cual a su vez consolida las rutas Night Owl 481 y 483 actuales.	Sin cambio	10-15	5:00AM-3:00AM	5:00AM-11:30PM	Sin cambio	15	6:00AM-3:00AM	5:30AM-11:15PM	Sin cambio	15	6:00AM-3:00AM	5:30AM-11:30PM
803-Burnet/S. Lamar	Realineada (Consulte la Ruta 3) (pendiente de la retroalimentación de la comunidad)	Rápido	Rapid 803 elimina la desviación al JJ Pickle Research Campus, continúa operando por Burnet Road, y la Ruta 3 cubre el campus.	El recorrido de la Rapid 803 por el Centro de Austin también recopiló comentarios del público sobre tres opciones. El público prefirió "Rapids por San Jacinto" (Opción 1), y "Rapids alimenta al tren ligero" (Opción 3) también fue popular. La alineación final dependerá de mayor coordinación con ATP y más participación comunitaria. En la opción 1, la Rapid 803 se desvía de Guadalupe Street en Dean Keeton Street para bajar por San Jacinto Boulevard y Trinity Street, este-oeste por 4th, por Congress Avenue hasta su recorrido existente por Cesar Chavez. En la opción 3, la Rapid 803 terminaría al norte en la 38th Street Light Rail Station y al sur en la Congress Avenue Light Rail Station.	Sin cambio	10-15	Sin cambio	5:00AM-11:30PM	Sin cambio	15	Sin cambio	6:00AM-11:45PM	Sin cambio	15	Sin cambio	6:00AM-11:45PM
815-Oak Hill/Menchaca	Nueva Ruta (Consulte la Ruta 315)	Rápido	Rapid 815 no aplica en el pronóstico de 0 a 5 años.	La nueva Rapid 815 reemplaza la Ruta 315, extendiéndose desde Westgate Transit Center hacia el sur por Menchaca Road hasta William Cannon Drive. El segmento de Oak Hill por la Highway 71 termina en Oak Hill Plaza. La nueva línea ofrece opción de trasbordo desde la Rapid 803.	20	--	5:00AM-12:00AM	--	20	--	6:00AM-11:30PM	--	20 (before 7 PM) 30 (after 7 PM)	--	6:00AM-11:00PM	--
837-Expo Center	Mejora de frecuencia y realineada	Rápido	El terminal norte de Rapid 837 se reajusta para servir el Expo Center Park & Ride en Decker Lane y Loyola Lane una vez que la instalación esté lista. El resto del alineamiento se mantiene igual. Se mejora la frecuencia.	La terminal del centro de la Rapid 837 se ajusta para terminar cerca de Congress Avenue Light Rail Station, sujeto a futuras mejoras de infraestructura. El resto de la ruta, al norte de 4th Street, mantiene el mismo recorrido.	10-15	20	5:00AM-3:00AM	5:00AM-12:15AM	15	20	6:00AM-3:00AM	6:00AM-11:45PM	15	20	6:00AM-3:00AM	6:00AM-11:15PM
935-Tech Ridge Express	Realineada y aumento de horario	Expreso	La Ruta 935 se reajusta para cambiar el servicio sin paradas de I-35 a MoPac en respuesta a obras y tráfico. También se elimina un segmento poco productivo en Riverside Drive. La ruta usa W 5th Street y E Cesar Chavez Street para viajar este-oeste por el centro, y continúa por Guadalupe Street/Lavaca Street y San Jacinto Boulevard/Trinity Street para servir el centro y UT.	Ruta 935 se ajusta en el centro para usar Guadalupe Street en ambos sentidos y alinearse con el Plan ACT. La ruta aumenta los viajes en hora pico, con posible ampliación de horario.	30	30	6:00AM-9:00AM / 3:00PM-7:00PM	6:45AM-7:15AM / 4:45PM-5:15PM	--	--	--	--	--	--	--	--
980-North MoPac Express	Realineada y aumento de horario	Expreso	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 980.	Ruta 980 aumenta los viajes en hora pico con posible ampliación de horario. La ruta se ajusta en el centro para viajar en ambos sentidos por Guadalupe Street y alinearse con el Plan ACT, y circular por San Jacinto Boulevard y Trinity Street al norte del Capitolio (15th Street). La ruta termina en San Jacinto Boulevard en Dean Keeton Street, manteniendo la terminal norte actual en Round Rock Transit Center.	30	1 viaje en hora pico AM 1 viaje en hora pico PM	6:00AM-9:00AM / 3:00PM-7:00PM	7:00AM / 5:20PM	--	--	--	--	--	--	--	--
982-Pavilion Express	Realineada y aumento de horario	Expreso	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 982.	Ruta 982 aumenta los viajes en hora pico con posible ampliación de horario. La ruta se ajusta para viajar en ambos sentidos por Guadalupe Street y alinearse con el Plan ACT, manteniendo las terminales existentes en Pavilion Park & Ride y el centro de Austin.	30	30	6:00AM-9:00AM / 3:00PM-7:00PM	6:30AM-8:30AM / 3:30PM-6:00PM	--	--	--	--	--	--	--	--
985-Leander/Kalline Direct	Realineada y aumento de horario	Expreso	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 985.	Ruta 985 aumenta los viajes en hora pico con posible ampliación de horario. Se reconfigura para viajar en ambos sentidos por Guadalupe Street en el centro para alinearse con el Plan ACT, manteniendo las terminales existentes de Leander y UT.	30	30	6:00AM-9:00AM / 3:00PM-7:00PM	5:45AM-8:00AM / 2:30PM-6:00PM	--	--	--	--	--	--	--	--
990-Manor/Elgin Express	Realineada, mejora de frecuencia y aumento de horario	Expreso	No hay cambios propuestos al servicio actual de la Ruta 990.	Ruta 990 se ajusta para servir ACC Highland usando Airport Boulevard y Guadalupe Street, con una posible frecuencia de 30 minutos en hora pico, incluyendo un aumento de viajes en pico. La ruta también se reconfigura en el centro para utilizar Guadalupe Street bidireccional y alinearse con el Plan ACT, manteniendo las terminales existentes de Elgin y el centro de Austin.	30	60	6:00AM-9:00AM / 3:00PM-7:00PM	5:30AM-7:45AM / 4:00PM-6:30PM	--	--	--	--	--	--	--	--
Pickup Decker	Sin cambio	Pickup	No hay cambios propuestos al servicio actual de Pickup Decker.	Sin cambios propuestos al servicio existente de Pickup Decker.	Sin cambio	<15 min	7:00AM-7:00PM	7:00AM-7:00PM	--	--	Sin cambio	10:00AM-6:00PM	--	--	--	--
Pickup Dessau	Nuevo límite (Consulte Pickup Walnut Creek)	Pickup	No hay cambios propuestos al servicio actual de Pickup Dessau.	La zona Pickup Dessau se fusiona con Pickup Walnut Creek para crear una sola área continua de viaje bajo demanda, permitiendo que las personas crucen la I-35 en un solo viaje. La zona fusionada incluiría una extensión de cobertura al oeste de MoPac para brindar servicio al complejo Elysium Grand Apartments en Oak Creek Drive.	Sin cambio	<15 min	7:00AM-7:00PM	7:00AM-7:00PM	--	--	Sin cambio	10:00AM-6:00PM	--	--	--	--
Pickup Dove Springs	Sin cambio	Pickup	No hay cambios propuestos al servicio actual de Pickup Dove Springs.	Sin cambios propuestos al servicio existente de Pickup Dove Springs.	Sin cambio	<15 min	7:00AM-7:00PM	7:00AM-7:00PM	--	--	Sin cambio	10:00AM-6:00PM	--	--	--	--
Pickup East ATX	Sin cambio	Pickup	No hay cambios propuestos al servicio actual de Pickup East ATX.	Sin cambios propuestos al servicio existente de Pickup East ATX.	Sin cambio	<15 min	7:00AM-7:00PM	7:00AM-7:00PM	--	--	Sin cambio	10:00AM-6:00PM	--	--	--	--
Pickup Exposition	Sin cambio	Pickup	No hay cambios propuestos al servicio actual de Pickup Exposition.	Sin cambios propuestos al servicio existente de Pickup Exposition.	Sin cambio	<15 min	7:00AM-7:00PM	7:00AM-7:00PM	--	--	--	--	--	--	--	--
Pickup Lago Vista	Sin cambio	Pickup	No hay cambios propuestos al servicio actual de Pickup Lago Vista.	Posible expansión de límites de Pickup Lago Vista con base en el crecimiento y la demanda.	Sin cambio	<15 min	7:00AM-7:00PM	7:00AM-7:00PM	--	--	--	--	--	--	--	--
Pickup Leander	Sin cambio	Pickup	No hay cambios propuestos al servicio actual de Pickup Leander.	Posible expansión de límites de Pickup Leander con base en el crecimiento y la demanda.	Sin cambio	<15 min	6:00AM-7:00PM	6:00AM-7:00PM	--	--	Sin cambio	10:00AM-6:00PM	--	--	--	--
Pickup Manor	Sin cambio	Pickup	No hay cambios propuestos al servicio actual de Pickup Manor.	Posible expansión de límites de Pickup Manor con base en el crecimiento y la demanda.	Sin cambio	<15 min	7:00AM-7:00PM	7:00AM-7:00PM	--	--	--	--	--	--	--	--
Pickup North Oak Hill	Sin cambio	Pickup	No hay cambios propuestos al servicio actual de Pickup North Oak Hill.	Sin cambios propuestos al servicio existente de Pickup North Oak Hill.	Sin cambio	<15 min	7:00AM-7:00PM	7:00AM-7:00PM	--	--	--	--	--	--	--	--
Pickup Northeast ATX	Expandida	Pickup	No hay cambios propuestos al servicio actual de Pickup Northeast ATX.	Los límites de Pickup Northeast ATX se amplían hacia el norte para cubrir University Hills dentro de Berkman Drive, la vía de acceso de US 290 y Manor Road, para brindar servicio a poblaciones con alta necesidad.	Sin cambio	<15 min	7:00AM-7:00PM	7:00AM-7:00PM	--	--	Sin cambio	10:00AM-6:00PM	--	--	--	--

Conceptos revisados sujetos a la aprobación de la Junta y al proceso de cambio de servicio.

NOTA: Esta lista muestra el borrador revisado a la visión a 10 años de los servicios de CapMetro, basado en los comentarios de la comunidad obtenidos durante la participación pública del verano de 2025. Los pasos propuestos para la implementación a corto plazo (es decir, de 0 a 5 años) se documentan en la columna "Descripción de cambios a 0-5 años." La información relacionada con la frecuencia y la cobertura representa los niveles de servicio de la red a 10 años.

información relacionada con la frecuencia y la cobertura representa los niveles de servicio de la red a 10 años.					Perspectiva a 5 años o más											
Ruta	Cambio propuesto (perspectiva a 5 años o más)	Tipo de servicio propuesto (perspectiva a 5 años o más)	Descripción del cambio (perspectiva de 0 a 5 años)	Descripción del cambio (perspectiva a 5 años o más)	Frecuencia entre semana (minutos)		Horario entre semana		Frecuencia los sábados (minutos)		Horario los sábados		Frecuencia los domingos (minutos)		Horario los domingos	
					Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual	Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual	Propuesto típico	Típico actual	Propuesto	Actual
Pickup South Menchaca	Sin cambio	Pickup	No hay cambios propuestos al servicio actual de Pickup South Menchaca.	Sin cambios propuestos al servicio existente de Pickup South Menchaca.	Sin cambio	<15 min	7:00AM-7:00PM	7:00AM-7:00PM	--	--	--	--	--	--	--	--
Pickup Walnut creek	Nuevo límite (Consulte Pickup Dessau)	Pickup	No hay cambios propuestos al servicio actual de Pickup Walnut Creek.	Los límites de Pickup Walnut Creek se extienden al oeste de MoPac para brindar servicio al complejo Elysium Grand Apartments en Oak Creek Drive. Las zonas Pickup se fusionarán con Pickup Dessau para crear una sola área continua de viaje bajo demanda, permitiendo cruzar la I-35 en un solo viaje.	Sin cambio	<15 min	7:00AM-7:00PM	7:00AM-7:00PM	--	--	Sin cambio	10:00AM-6:00PM	--	--	--	--
Pickup Lake Creek	Nueva zona	Pickup	Pickup Lake Creek no aplica en el pronóstico de 0 a 5 años.	La nueva Pickup Lake Creek está delimitada aproximadamente por US 183/Research Boulevard, SH 45/RR 620, W Parmer Lane, Riata Vista Circle y Riata Trace Parkway. La zona se ancla en el H-E-B de McNeil Drive. El límite de la zona no es definitivo y depende de más planeación y participación comunitaria.	<15 min	--	7:00AM-7:00PM	--	--	--	10:00AM-6:00PM	--	--	--	--	--
Pickup Georgian Acres	Nueva zona	Pickup	Pickup Georgian Acres no aplica en el pronóstico de 0 a 5 años.	La nueva Pickup Georgian Acres está delimitada aproximadamente por I-35, US 183/Research Boulevard, Metric Boulevard y W Rundberg Lane. La zona se ancla en el H-E-B de W Rundberg Lane. El límite de la zona no es definitivo y depende de más planeación y participación comunitaria.	<15 min	--	7:00AM-7:00PM	--	--	--	10:00AM-6:00PM	--	--	--	--	--



Apéndice C

Plan estratégico de expansión de Bikeshare

Prefacio

En apoyo al Plan de Transporte 2035, CapMetro también completó el Plan Estratégico de Expansión de Bicicletas Compartidas de CapMetro, una evaluación a nivel de planificación que establece una visión a largo plazo para ampliar el acceso a bicicletas compartidas en Austin y fortalecer las conexiones de la primera y última milla con la red regional de transporte. El plan identificó las condiciones del mercado, las prioridades comunitarias y las áreas de alta oportunidad para futuras inversiones en bicicletas compartidas, y sus conclusiones informaron la estrategia multimodal más amplia del Plan de Transporte 2035. Al igual que otros esfuerzos técnicos incorporados en este plan, el análisis de bicicletas compartidas fue conceptual y no incluyó diseño detallado, ingeniería, estudios de viabilidad ni compromisos de financiación. Se requerirá más trabajo para determinar ubicaciones específicas de estaciones, costes, consideraciones operativas y necesidades de colaboración. La futura expansión de las bicicletas compartidas dependerá de la financiación disponible, la coordinación con la Ciudad de Austin y la Austin Transit Partnership, y de las oportunidades que surjan a través de Project Connect y proyectos de desarrollo local.

Para obtener información sobre enlaces y/o elementos del apéndice que no cuentan con traducción al español, comuníquese con CapMetro a través de engage@capmetro.org.



Apéndice D

Análisis de la Red Line

Prefacio

En apoyo al Transit Plan 2035, CapMetro realizó un análisis para comprender la visión a largo plazo de la Línea Roja y su potencial, incluyendo una evaluación más detallada de posibles estaciones de relleno y niveles de servicio. El análisis informó directamente las recomendaciones por fases para CapMetro Rail dentro de Transit Plan 2035 y se integraron en los procesos de planificación y participación (referenciados en **el Capítulo 7**). Aunque actualmente no hay financiación disponible para estaciones de relleno adicionales, el análisis guía las inversiones futuras y las consideraciones si surgen las oportunidades adecuadas.

Este proceso incluyó una evaluación a nivel de planificación de oportunidades y desafíos para el servicio. Cabe destacar que el análisis no incluye recomendaciones a corto plazo, análisis detallados de viabilidad, planes de diseño o construcción, programación, oportunidades de TOD ni análisis de tarifas. Por ello, sería necesario un estudio adicional para comprender plenamente los posibles impactos, costes, requisitos operativos, consideraciones de transporte y potencial retorno de la inversión. Las recomendaciones y los hallazgos clave están sujetos a cambios y dependen de la asociación disponible, la financiación y el derecho de paso.

Para obtener información sobre enlaces y/o elementos del apéndice que no cuentan con traducción al español, comuníquese con CapMetro a través de engage@capmetro.org.