

Calles para el transporte público

Resumen de proyectos de mejora del transporte público de Austin, TX

2021-2024

Programa de Velocidad y Confiabilidad del Transporte Público |
Programa de Mejora del Transporte Público



Programa

Introducción

Desde [2018](#), el Programa de Velocidad y Confiabilidad del Transporte Público de CapMetro y el Programa de Mejora del Transporte Público de la ciudad de Austin han estado trabajando mano a mano para mejorar la velocidad y confiabilidad del transporte público y brindar uno de alta calidad, seguro y accesible para la región de Texas Central. El propósito de este informe es detallar y resumir los resultados de los proyectos de transporte público completados dentro de la ciudad de Austin entre 2021 y 2024.

La motivación tras estas mejoras del transporte público ha sido multifacética, conducida por la necesidad de atender puntos críticos en materia de seguridad y mejorar la infraestructura para los autobuses, peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables de la vía pública. Estos esfuerzos han sido posibles a través de una coordinación estratégica con los programas de Mejora del Transporte Público, Bikeways ("Ciclovías") y Vision Zero ("Visión Cero"), entre muchos otros, del Departamento de Transporte y Obras Públicas de Austin.

Mediante la alineación de esfuerzos de construcción y el aprovechamiento de oportunidades de financiamiento, la ciudad y CapMetro han sido capaces de generar corredores de transporte público más eficientes, seguros y accesibles.

Categorías de proyectos:

Los proyectos de mejora de transporte público generalmente se dividen en una de las siguientes categorías:

- **Mejoras puntuales:** Cambios concretos de bajo costo en lugares específicos donde los autobuses regularmente experimentan problemas a lo largo de sus rutas. *Ejemplo: realinear un bordillo y actualizar las marcas del pavimento en Guadalupe Street y Cesar Chavez Street, un punto crítico de colisiones (también conocidos como eventos de seguridad¹), redujo las colisiones de autobuses en un 60% y las lesiones o muertes resultantes en el área del proyecto en un 9%.*
- **Mejoras en las paradas de autobús:** Proyectos colaborativos para mejorar las condiciones en las paradas existentes o diseñar nuevas paradas optimizadas para la seguridad y el acceso multimodal. *Ejemplo: en South 1st Street, se optimizó trece paradas de autobús al reubicar las paradas a mitad de cuadra en cruces peatonales, mejorando el acceso al transporte público y el espaciamiento entre paradas, lo que aumentó el porcentaje de paradas de autobús cercanas a cruces seguros del 64% al 100%.*
- **Mejoras en el corredor:** Serie de mejoras coordinadas a lo largo de varias cuadras de una calle o ruta de autobús. *Ejemplo: la consolidación y reubicación de paradas de autobús, el ajuste de la sincronización de los semáforos y la instalación de carriles preferenciales de transporte público en East Riverside Drive mejoraron los tiempos de viaje en transporte público en el período pico hasta en un 29%.*

¹ El [Código de Regulaciones Federales](#) define un evento de seguridad en un autobús como "un resultado inesperado que devenga en lesiones o muerte; daños o pérdida de las instalaciones, equipos, material rodante o infraestructura de un sistema de transporte público; o daño al medio ambiente". Los eventos de seguridad no incluyen **incidentes de seguridad** que puedan interrumpir la prestación del servicio y generalmente ocurren en un autobús o en una parada de autobús e involucran actos de amenaza y daño intencionales.

Además de las categorías de proyectos, cada proyecto tenía objetivos previstos de uno o varios de los siguientes:

- **Acceso:** Facilitar a los usuarios el desplazamiento a pie, en bicicleta o en silla de ruedas hacia el transporte público.
- **Seguridad:** Reducir el número y la gravedad de las colisiones.
- **Velocidad / Retraso:** Reducción de los tiempos de viaje en el autobús.
- **Confiabilidad:** Hacer que el tiempo de viaje en autobús sea más consistente.

Los 30 proyectos de este informe:



Constituyen aproximadamente nueve millas de mejoras.



Mejoran las operaciones de 44 rutas de autobuses (61% de las rutas de autobuses de CapMetro).

- Estas rutas comprenden aproximadamente 69,000 pasajeros diarios de lunes a viernes (aproximadamente, el 77% de los pasajeros diarios de lunes a viernes en todo el sistema).



Incluyen 20 mejoras activas de transporte para las personas que se desplazan a pie o en bicicleta hacia el transporte público.



Reducen las colisiones y mejoran las condiciones de seguridad.

- 4 proyectos redujeron las colisiones relacionadas con autobuses hasta en un 72%.
 - + En cuanto a los proyectos que no eliminaron por completo las colisiones, estos sí redujeron los costos de reparación asociados hasta en un 90%, lo que sugiere una menor gravedad de las mismas.
- Ocho (8) proyectos redujeron las colisiones de vehículos de uso general que involucran lesiones o muertes hasta en un 65%, y redujeron los costos económicos y de calidad de vida estimados asociados con estas lesiones hasta en un 75%.



Mejoran la velocidad y la confiabilidad del servicio.

- Siete (7) proyectos redujeron el tiempo promedio de viaje a través del área del proyecto hasta en un 43%.
- Cuatro (4) proyectos mejoraron, en su área de implementación, el desempeño en cuanto a puntualidad hasta en un 68%.



Utilizan una variedad de medidas de infraestructura y operativas. Puede encontrar más detalles sobre los tipos de medidas y sus beneficios en la [Guía de Mejora del Transporte Público de la Ciudad de Austin](#).

Impacto progresivo

Los programas de Velocidad y Confiabilidad del Transporte Público y de Mejora del Transporte Público se basan en la estrategia de que las mejoras progresivas pueden conducir a un cambio significativo para los pasajeros, lo que resulta en una red de transporte más segura, sostenible, accesible, equitativa, conectada y confiable. Si bien no todos los proyectos devienen en ahorros de tiempo significativos, aun así mejoras modestas ayudan a mitigar el impacto del creciente tráfico en carriles de uso general durante la prestación de servicio de CapMetro. Según datos de la ciudad de Austin, el tráfico ha aumentado en más del 5% en las calzadas de la ciudad cuando se comparan los volúmenes de tráfico de 2024 con los volúmenes pre-COVID de 2019. En respuesta a aumentos similares, muchas agencias de transporte público han tenido que desplegar más autobuses para mantener los horarios.

En contraste, CapMetro ha podido mantener el desempeño en cuanto a puntualidad con recursos adicionales mínimos debido a los esfuerzos de los programas de Velocidad y Confiabilidad del Transporte Público y de Mejora del Transporte Público.

Seguridad

CapMetro y la ciudad de Austin priorizan la seguridad no solo para reducir lesiones y muertes, sino también para mitigar el impacto financiero del reemplazo o mantenimiento de las piezas de los autobuses. **En proyectos en los que se redujeron los costos de reparación de autobuses, el ahorro anual promedio totalizó casi \$20,000.** Las mejoras en seguridad también repercuten positivamente en la experiencia de los usuarios de transporte público. Cuando un autobús está involucrado en una colisión, se requiere un informe de un supervisor. Esto significa que el autobús, el operador y todos los pasajeros a bordo deben esperar a que llegue un supervisor e, incluso, pueden tener que esperar a que un nuevo autobús complete su viaje. Esta demora puede ser inconveniente y frustrante. La [Red de Alta Lesividad de la Ciudad de Austin](#) identifica las calles de Austin que tienen un número relativamente alto de lesiones graves y accidentes fatales. Veintitrés de los 30 proyectos identificados en este informe (casi el 77%) están ubicados a lo largo de la Red de Alta Lesividad. Los incidentes de seguridad pueden ocurrir en un autobús o en una parada e involucrar actos de amenaza y daño intencionales. Estos incidentes también pueden ser disruptivos para la prestación del servicio, pero no se abordan en las consideraciones del proyecto en este informe.

Alineamiento estratégico

La velocidad, confiabilidad y accesibilidad del servicio son factores decisivos para atraer y retener a los pasajeros del transporte público y conectar a las personas con las oportunidades. CapMetro y la ciudad de Austin están comprometidos a mejorar continuamente el transporte público como un medio asequible y atractivo para llevar a las personas a donde quieran ir y cuando quieran llegar allí de manera segura y rentable. Estos proyectos aportan a la visión del [Plan Estratégico de CapMetro](#) de "empoderar, mejorar y servir a la región y sus comunidades a través de la prestación responsable de un servicio de transporte público de alta calidad". También apoyan los objetivos del [Plan Estratégico de Movilidad de Austin](#), incluyendo la reducción del uso de vehículos de ocupación individual y logrando una distribución en el modo de viaje de 50/50 —con la mitad de todos los viajes realizados hechos en transporte público, bicicleta, a pie u otros medios—. Lo más importante es que mejoran la seguridad y la movilidad para los residentes de Austin y los usuarios de CapMetro.

Financiación

A menos que se indique lo contrario en este informe, los fondos para estos proyectos son asignados a través del Acuerdo Interlocal de Velocidad y Confiabilidad del Transporte Público de 2018, llevado a cabo entre la ciudad de Austin y CapMetro. Bajo este acuerdo, CapMetro compromete hasta \$1 millón por año

"en fondos locales" para que la ciudad diseñe y construya proyectos de transporte público que mejoren la velocidad del transporte público, la confiabilidad y el acceso seguro dentro del derecho de paso de la ciudad. Los fondos son proporcionados anualmente como parte del presupuesto de CapMetro y ambas entidades colaboran para producir un plan de trabajo anual, el cual es firmado por ambas entidades y presentado a la Junta Directiva de CapMetro.

Los fondos adicionales provienen del Bono de Movilidad 2020, el cual asignó \$19 millones en fondos para la mejora del transporte público. Estos fondos aprobados por los votantes permiten a la ciudad ofrecer mejoras de transporte público adicionales a las detalladas en este informe, contribuyendo a un sistema de transporte más sostenible, accesible, equitativo y conectado. Una descripción general de los proyectos financiados por bonos, tanto completados como futuros, está disponible en el [Plan Anual de Movilidad Local](#) de la ciudad. Otro apoyo proviene de la colaboración transversal dentro de la ciudad de Austin. Los programas de Transporte y Obras Públicas de Austin, tales como Rutas Seguras a la Escuela, Aceras, Mantenimiento de Vías y otros, han contribuido a varios proyectos debido a sus objetivos compartidos en seguridad y multimodales. CapMetro y la ciudad de Austin también buscan mejoras de transporte público a través de la coordinación con nuevos emprendimientos privados, cuando corresponda.

Metodología

Este informe replica y se basa en las métricas utilizadas en el primer [Informe de Calles para el Transporte Público](#), con un enfoque adicional en los objetivos previstos de cada proyecto y las medidas de desempeño correspondientes, como se detalla a continuación.

Se utilizó el promedio de pasajeros de lunes a viernes de abril de 2025 para calcular los volúmenes de uso y número de pasajeros diarios para cada ruta y las paradas de autobús relevantes. Los volúmenes diarios de autobuses fueron calculados en función de la cantidad de viajes diarios entre semana por ruta dada en la Especificación General de Alimentación de Transporte Público (GTFS, por sus siglas en inglés) de la primavera de 2025 de CapMetro. Las medidas de velocidad/retraso y confiabilidad incluyen el tiempo promedio de viaje —que indica la rapidez con la que los vehículos se desplazan normalmente a través del área de un proyecto² (definida como el área donde ocurrieron mejoras en las paradas o la infraestructura)— y el desempeño en cuanto a puntualidad —que mide qué tan cerca se adhieren los viajes reales en autobús a sus horarios—. Los impactos en la velocidad/retraso y la confiabilidad se calcularon comparando los promedios mensuales de la velocidad de viaje y los datos de rendimiento en cuanto a puntualidad antes y después de la implementación de un proyecto. Estas comparaciones generalmente usaron datos anteriores o posteriores a abril o septiembre. En los casos en que los proyectos se implementaron durante la pandemia, se utilizaron los datos de 2019 para la comparación del "antes" para, así, reflejar mejor las condiciones típicas del tráfico.

Los datos de seguridad y colisiones provienen de dos fuentes: el informe de incidentes de seguridad del sistema de CapMetro, que rastrea las colisiones de vehículos de transporte público y los eventos de seguridad reportados, así como los costos de reparación asociados, y los datos de Vision Zero de la ciudad de Austin, que compila los reportes de colisiones de vehículos de uso general que resultan en lesiones o muertes. Para medir los impactos en la seguridad, las colisiones y/o eventos de seguridad dentro de un área de proyecto, se promediaron anualmente respecto de los cinco años anteriores a la implementación y se compararon con los promedios anuales posteriores a la finalización del proyecto hasta abril de 2025. Por lo tanto, los proyectos completados más recientemente tendrán una muestra posterior a la implementación más pequeña. Este análisis incluyó todos los datos de colisiones dentro

² Las métricas de velocidad y confiabilidad se midieron desde el ID de parada antes del proyecto hasta el ID de parada después del área del proyecto.

de los 250 pies del límite de cada proyecto.

Los impactos de acceso se midieron generalmente como un simple "Sí / No" para proporcionar mejoras tales como la reubicación de paradas de autobús en cruces de peatones, la creación o mejora de cruces peatonales y/o mejoras multimodales en las paradas de autobús. Para los proyectos a nivel de corredor, los impactos de acceso se midieron por el porcentaje de paradas con acceso inmediato a un cruce peatonal (dentro de los 100 pies) antes y después del proyecto.

Agradecimientos

Estos proyectos de transporte público no serían posibles sin la colaboración y asistencia de muchos contribuyentes. Un agradecimiento especial a los equipos de campo, ingenieros, planificadores, gerentes de proyectos y diseñadores de calles del Departamento de Transporte y Obras Públicas de la ciudad de Austin, así como a los programas de bonos de 2016 y 2020 de la ciudad de Austin y otros socios de proyectos regulares. Varias de las mejoras destacadas en este informe se construyeron como parte de proyectos a mayor escala de la ciudad de Austin, como Vision Zero o como mejoras en el programa Bikeways, que brindaron oportunidades para incorporar mejoras adicionales al transporte público dentro de o adyacentes a esos proyectos.

Los colaboradores de CapMetro incluyen personal de los grupos de Seguridad, Operaciones, Operaciones Ferroviarias, Seguridad Ferroviaria, Planificación, Análisis de Prestación de Servicios y Proyectos de Capital, entre muchos otros. CapMetro valora especialmente los aportes y comentarios de los empleados de primera línea, como los operadores de autobuses y los inspectores, que brindan información valiosa sobre cómo funciona actualmente la prestación de servicios y dónde se pueden realizar mejoras.

Agradecimientos adicionales al Departamento de Transporte y Obras Públicas de la ciudad de Austin por proporcionar, de su variada colección de [fotos de Flickr](#), las fotos del proyecto que se muestran a lo largo del informe.

Resumen de proyectos

Proyecto	Fecha de finalización	Objetivo							Costo
----------	-----------------------	----------	---	---	---	---	---	---	-------

MEJORAS PUNTUALES

Lakeline H-E-B	Nov. 2023	●							\$
Guadalupe Street en West Cesar Chavez Street	Oct. 2021	▼			60%	46%	9%	18%	\$
West Oltorf Street en Railroad Tracks	May. 2022	▼			48%	79%	58%	51%	\$
East 12th Street en Airport Boulevard	Feb. 2024	●							\$

MEJORAS EN LAS PARADAS DE AUTOBÚS

East St. Johns Avenue en Blessing Avenue	Oct. 2021	●							\$\$\$
ACC Riverside	Feb. 2021	●							\$
West Gate Boulevard en William Cannon Drive	Oct. 2021	●							\$
Burnet Road en White Horse Trail	Oct. 2021	●							\$\$\$\$
Barton Springs Road en Zilker Botanical Garden	Abr. 2023	●							\$\$\$\$\$
Chicon Street en Pennsylvania Avenue	Oct. 2023	●							\$\$\$
North Lamar Boulevard en Denson Drive	Oct. 2023	●							\$
Burton Drive en Mariposa Drive	Oct. 2023	●							\$
East 38½ Street en Robinson Avenue	Oct. 2023	●							\$
Bluff Springs Road en East William Cannon Drive	Oct. 2023	● ▼					65%	62%	\$\$\$\$
Manor Road y Cherrywood Road	Ene. 2022	● ▼					44%	86%	\$\$\$\$\$
East Oltorf Street en Douglas Street	Abr. 2023	● ◆	29% WB, 27% EB						\$
North Lamar Boulevard en Morrow Street	May. 2021	▼					46%	75%	\$\$\$\$
Rundberg Lane en Middle Fiskville Road	Ene. 2022	▼					51%	21%	\$\$\$\$
Guadalupe Street en West 26th Street	Feb. 2021	▼ ◆ ◆	14%	48%		90%	18%	69%	\$
East Seventh Street en Red River Street	Ene. 2022	◆ ●	17%						\$\$\$\$

 Reducción del tiempo de viaje

 Mejora en el cumplimiento del horario

 Reducción en el promedio anual de colisiones de autobús

 Reducción en el promedio anual de reparaciones de autobús

 Reducción en el promedio anual de colisiones en carriles de uso general con lesiones/muertes

 Reducción de los costos anuales asociados con las lesiones sufridas en colisiones

● Acceso

▼ Seguridad

◆ Velocidad / Retraso

◆ Confiabilidad

\$ < 100K	\$ 100 - 250K	\$ 250K - 500K	\$ 500K - 1M	\$ > 1 millón
-----------	---------------	----------------	--------------	---------------

Costos en azul son la contribución de CapMetro. La ciudad de Austin contribuyó con los costos restantes, incluso de fuentes externas como subvenciones y fondos para desarrolladores.

Proyecto	Fecha de finalización	Objetivo							Costo
Manor Road en Anchor Lane	Feb. 2024	●							\$\$\$
East Dean Keaton Street en Lafayette Avenue	Abr. 2024	● ▼			50%	58%			\$\$\$
Loyola Lane en Sandshof Drive	Ene. 2024	●							\$

MEJORAS EN EL CORREDOR

West Stassney Lane (West Gate Boulevard hasta South Congress Avenue)	Sept. 2022	●							\$
Carriles preferenciales de transporte público de East Riverside Drive	May. 2021	◆ ◆	5% NB (29% durante el pico de la mañana), 8% SB (21% durante el pico de la tarde)	50% NB, 68% SB					\$\$\$
West Fifth Street (West Lynn Street a Baylor Street)	May. 2022	◆	3%						\$
South Congress Avenue (Mockingbird Lane a Little Texas Lane)	Oct. 2024	● ▼			72%	89%	100% ³	100% ³	\$\$\$\$
Trinity Street y San Jacinto Boulevard: Carriles preferenciales de transporte público	Nov. 2024	◆ ● ◆	11% SB	23% SB					\$\$\$\$
South First Street (West Ben White Boulevard hasta Gibson Street)	Ene. 2025	●							\$
Salt Springs Drive (William Cannon Boulevard a Thaxton Road)	Abr. 2024	◆ ● ◆	43% NB, 13% SB	32% SB					\$\$\$

Reducción del tiempo de viaje
 Mejora en el cumplimiento del horario
 Reducción en el promedio anual de colisiones de autobús
 Reducción en el promedio anual de reparaciones de autobús
 Reducción en el promedio anual de colisiones en carriles de uso general con lesiones/muertes

Reducción de los costos anuales asociados con las lesiones sufridas en colisiones
 ● Acceso
 ▼ Seguridad
 ◆ Velocidad / Retraso
 ◆ Confiabilidad

\$ < 100K	\$\$ 100 - 250K	\$\$\$ 250K - 500K	\$\$\$\$ 500K - 1M	\$\$\$\$\$ > 1 millón
--------------	--------------------	-----------------------	-----------------------	--------------------------

Costos en azul son la contribución de CapMetro. La ciudad de Austin contribuyó con los costes restantes, incluso de fuentes externas como subvenciones y fondos para desarrolladores.

Proyecto Ubicaciones

1. Guadalupe Street en West Cesar Chavez Street
2. East St. Johns Avenue en Blessing Avenue
3. Guadalupe Street en West 26th Street
4. North Lamar Boulevard en Morrow Street
5. ACC Riverside
6. Rundberg Lane en Middle Fiskville Road
7. West Gate Boulevard en William Cannon Drive
8. Burnet Road en White Horse Trail
9. West Stassney Lane (West Gate Boulevard hasta South Congress Avenue)
10. East Riverside Drive (Summit Street a Grove Boulevard): Carriles preferenciales de transporte público
11. West Oltorf Street en Railroad Tracks (cerca de Thornton Road)
12. Manor Road y Cherrywood Road
13. East Seventh Street en Red River Street
14. Carril compartido para autobuses y bicicletas de West Fifth Street (West Lynn Street a Baylor Street) – Fase 3
15. Lakeline H-E-B
16. Bluff Springs Road en East William Cannon Drive
17. Barton Springs Road en Zilker Botanical Garden
18. Chicon Street en Pennsylvania Avenue
19. North Lamar Boulevard en Denson Drive
20. Burton Drive en Mariposa Drive
21. East 38½ Street en Robinson Avenue
22. East Oltorf Street en Douglas Street
23. East 12th Street en Airport Boulevard
24. Loyola Lane en Sandshof Drive
25. East Dean Keaton Street en Lafayette Avenue
26. Manor Road en Anchor Lane
27. South Congress Avenue (Mockingbird Lane a Little Texas Lane)
28. Trinity Street y San Jacinto Boulevard: Carriles preferenciales de transporte público
29. South First Street (West Ben White Boulevard a Gibson Street)
30. Salt Springs Drive (William Cannon Boulevard a Thaxton Road)

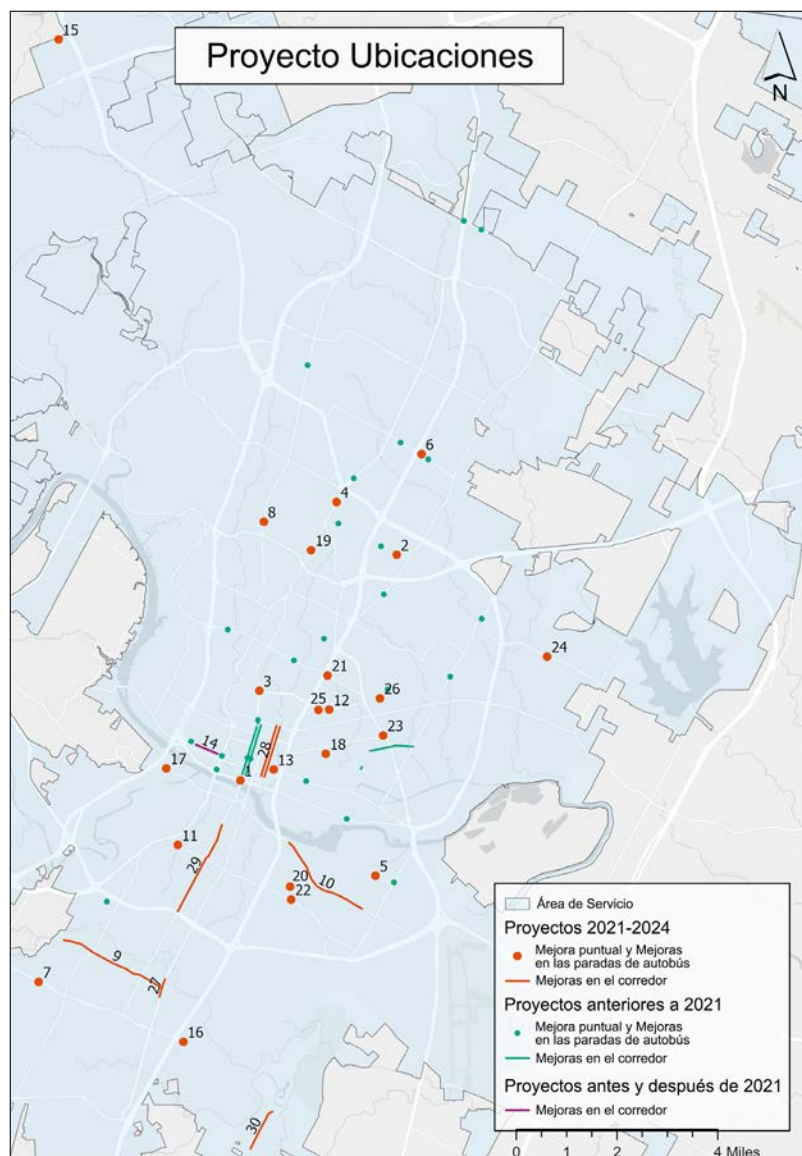


Tabla de Contenidos

2021

Mejora puntual 12

1. Guadalupe Street en West Cesar Chavez Street..... 12
2. East St. Johns Avenue en Blessing Avenue 13

Mejoras en las paradas de autobús..... 14

3. Guadalupe Street en West 26th Street 14
4. North Lamar Boulevard en Morrow Street
5. ACC Riverside 16
6. Rundberg Lane en Middle Fiskville Road 17
7. West Gate Boulevard en William Cannon Drive 18
8. Burnet Road en White Horse Trail..... 19

Mejoras en el corredor 20

9. West Stassney Lane
(West Gate Boulevard a South Congress Avenue) 20
10. East Riverside Drive (Summit Street a
Grove Boulevard): Carriles preferenciales de
transporte público..... 21

2022

Mejora puntual 23

11. West Oltorf Street en Railroad Tracks
(cerca de Thornton Road)..... 23

Mejoras en las paradas de autobús..... 24

12. Manor Road y Cherrywood Road 24
13. East Seventh Street en Red River Street..... 25

Mejoras en el corredor 26

14. Carril compartido para autobuses y
bicicletas de West Fifth Street (West Lynn Street
a Baylor Street) — Fase 3..... 26

2023

Mejora puntual 28

15. Lakeline H-E-B..... 28

Mejoras en las paradas de autobús..... 29

16. Bluff Springs Road en East William Cannon Drive 29
17. Barton Springs Road en Zilker Botanical Garden..... 30
18. Chicon Street en Pennsylvania Avenue..... 31
19. North Lamar Boulevard en Denson Drive 32
20. Burton Drive en Mariposa Drive..... 33
21. East 38½ Street en Robinson Avenue..... 34
22. East Oltorf Street en Douglas Street 35

2024

Mejora puntual 37

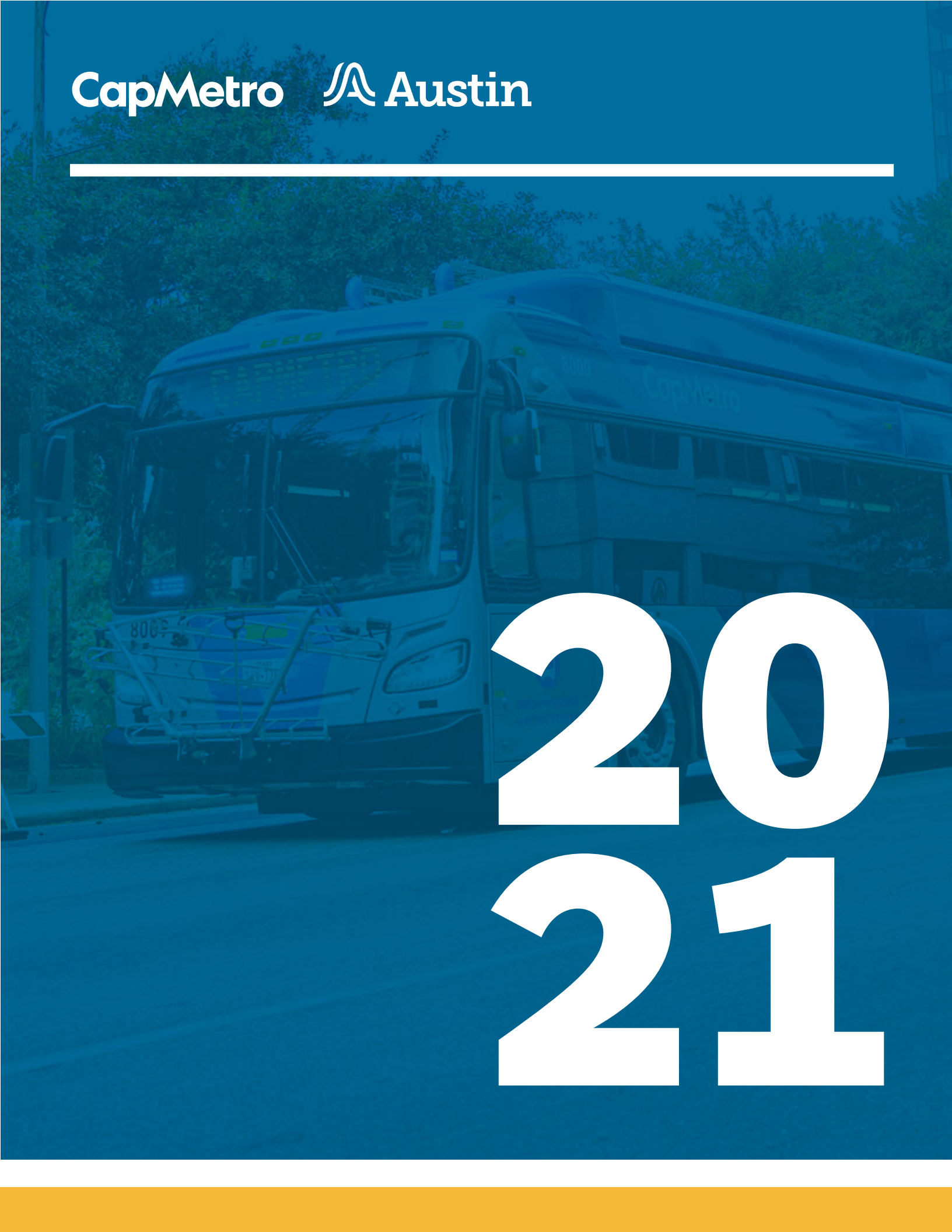
23. East 12th Street en Airport Boulevard 37

Mejoras en las paradas de autobús..... 38

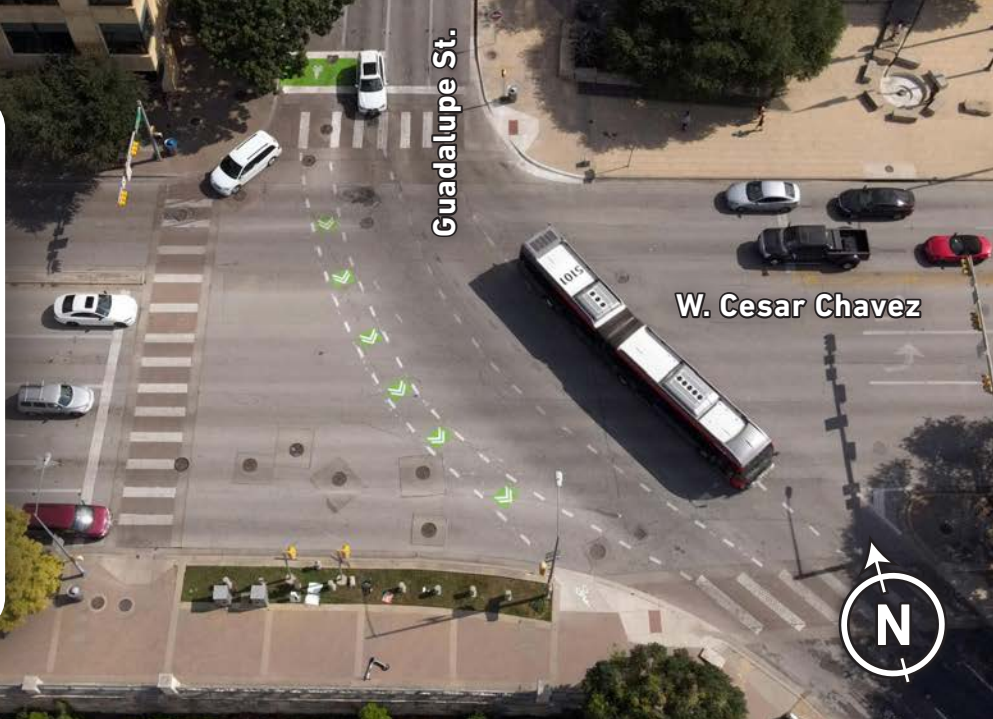
24. Loyola Lane en Sandshof Drive..... 38
25. East Dean Keaton Street en Lafayette Avenue 39
26. Manor Road en Anchor Lane..... 40

Mejoras en el corredor 41

27. South Congress Avenue
(Mockingbird Lane a Little Texas Lane) 41
28. Trinity Street y San Jacinto Boulevard:
Carriles preferenciales de transporte público..... 42
29. South First Street
(West Ben White Boulevard a Gibson Street) 43
30. Salt Springs Drive
(William Cannon Boulevard a Thaxton Road)..... 44



20 21



Mejora puntual: Seguridad

1. Guadalupe Street en West Cesar Chavez Street

Completado: Octubre de 2021

Rutas: 1, 7, 10, 20, 30, 105, 142, 483, 486, 801, 935

Volumen de abril de 2025:

- 392 autobuses diarios
- 24,740 pasajeros diarios

Problemas

- La geometría de la esquina noreste y los carriles de circulación a través de la calle César Chávez hacia el puente de la calle South First generaban un punto de congestión para los autobuses en dirección sur y los vehículos de uso general que viajaban a través de la intersección.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- El radio de la esquina noreste fue modificado para proporcionar espacio adicional para que los autobuses que giran a la izquierda viajen de manera efectiva a través de la intersección.
- Se actualizó la señalización vial para guiar mejor a los vehículos a través de la intersección.

- Se modificó la esquina suroeste para proporcionar una rampa para que los ciclistas accedan a la vía de uso compartido detrás del bordillo.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Conectividad multimodal

Impactos

- **Seguridad:**
 - » Reducción del 60% en el promedio anual de colisiones relacionadas con autobuses
 - » Reducción del 9% en el promedio anual de colisiones en carriles de uso general que resultan en lesiones o muertes cerca del área del proyecto, y reducción del 18% en los costos económicos y de calidad de vida estimados asociados con estas lesiones
 - » Reducción del 46% en el costo promedio anual para reparaciones relacionadas a colisiones de autobuses





Mejora puntual: Acceso, Seguridad

2. East St. Johns Avenue en Blessing Avenue

Completado: Octubre de 2021

Rutas: 300

Volumen de abril de 2025:

- 130 autobuses diarios
- 6,890 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » Parada en dirección oeste: 82 pasajeros diarios
 - » Parada en dirección este: 64 pasajeros diarios

Problemas

- Los autobuses se detenían en la ciclovía para prestar servicio en las paradas de autobús en esta localización, generando conflictos con los usuarios activos y de micromovilidad. Los autobuses también tenían que esperar para pasar el tráfico de vehículos antes de reingresar al carril de circulación, lo que causaba retrasos y conflictos con otros vehículos.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Las paradas en dirección este y oeste fueron cambiadas hacia el oeste y se combinaron con un nuevo cruce peatonal.

- Ambas paradas fueron reconstruidas como paradas multimodales, separando los autobuses detenidos de los ciclistas. Los autobuses prestan servicio en las paradas reconstruidas dentro del carril, evitando demoras y conflictos al entrar y salir del carril de circulación.
- Al proporcionar separación física entre los usuarios de la calle, las paradas de autobús multimodales reducen las oportunidades de conflicto entre las personas que pasan en bicicleta por una parada y los autobuses que llegan a una parada.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Conectividad multimodal

Impactos

- **Acceso:**
 - » Nuevas paradas multimodales combinadas con un cruce seguro
- **Seguridad:**
 - » Reducción del 33% en el promedio anual de colisiones en carriles de uso general que involucran lesiones o muertes cerca del área del proyecto

Socio financiador

- Programa de Ciclovías ("Bikeways") y Rutas Seguras a la Escuela de la ciudad de Austin



Mejoras en las paradas de autobús: Seguridad, velocidad/retraso, confiabilidad

3. Guadalupe Street en West 26th Street

Completado: Febrero de 2021³

Rutas: 1, 3, 30, 481, 801, 803, 982, 990

Volumen de abril de 2025:

- 310 autobuses diarios
- 19,880 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » 670 pasajeros diarios

Problemas

- La estación Rapid (de línea exprés) de University of Texas (UT)/Dean Keeton en dirección norte estaba ubicada a mitad de cuadra, a más de 100 pies al sur de la intersección, sin acceso inmediato a un cruce seguro.
- La parada de autobús en dirección norte que presta servicio a las rutas locales estaba ubicada antes de la intersección, por lo que los autobuses a menudo se quedaban atascados esperando otra luz verde si la luz se ponía roja mientras recogían pasajeros.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Consolidación y reubicación de las paradas de autobús al lado opuesto de la intersección

- Instalación de una plataforma modular de caucho (Zicla) en Guadalupe en 26th Street. Este enfoque piloto por fases permitió a CapMetro, UT y la ciudad:
 - » Evaluar la eficacia de la colocación al lado opuesto
 - » Mejorar rápidamente la accesibilidad en la parada del autobús
 - » Resolver conflictos entre bicicletas y autobuses

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Velocidad y confiabilidad del transporte público

Impactos

- **Seguridad:**
 - » Reducción del 18% en el promedio anual de colisiones en carriles de uso general que involucran lesiones o muertes cerca del área del proyecto, y reducción del 69% en los costos económicos y de calidad de vida estimados asociados con estas lesiones
 - » Aunque hubo un ligero aumento en el promedio anual de colisiones de autobús, hubo una reducción del 90% en el costo promedio anual de reparaciones relacionadas a colisiones de autobuses
- **Velocidad / Retraso:**
 - » Reducción del 14% en el tiempo promedio de viaje
- **Confiabilidad:**
 - » 48% de mejora en el cumplimiento del horario

³ En enero de 2023, la plataforma modular fue reemplazada por una losa de concreto para autobuses y una acera. En el futuro, este segmento de la calle Guadalupe se mejorará aún más a través del proyecto Connect y la introducción del tren ligero.



Mejoras en las paradas de autobús: Seguridad

4. North Lamar Boulevard en Morrow Street

Completado: Mayo de 2021

Rutas: 1, 350, 481

Volumen de abril de 2025:

- 164 autobuses diarios
- 13,315 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » Parada en dirección norte: 21 pasajeros diarios
 - » Parada en dirección sur: 21 pasajeros diarios

Problemas

- La parada de autobús en dirección sur estaba en una ubicación a mitad de cuadra, lejos de un cruce peatonal señalizado.
- La isla de concreto y el carril canalizado de giro a la derecha desde Morrow Street en dirección oeste hacia North Lamar Boulevard en dirección norte causaban problemas a los autobuses en el carril exterior, generando conflictos con los automóviles que giraban.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Ambas paradas de autobús fueron reubicadas más cerca de la intersección para proporcionar acceso a los cruces señalizados.
- Como parte [del proyecto más amplio de mejora de la seguridad de las intersecciones de la ciudad en esta ubicación](#), se eliminó la isla de concreto y se modificaron los carriles en dirección oeste de Morrow Street que se acercan a North Lamar Boulevard para facilitar giros más seguros y permitir el paso continuo en dirección oeste a través de North Lamar Boulevard.
- La ciudad también añadió rampas de acera y cruces peatonales mejorados en todas las esquinas de la intersección.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad

Impactos

- **Seguridad:**
 - » Reducción del 46% en el promedio anual de colisiones en carriles de uso general que resultan en lesiones o muertes cerca del área del proyecto, y reducción del 75% en los costos económicos y de calidad de vida estimados asociados con estas lesiones

Socio financiador

- Programas Vision Zero y Bikeways de la ciudad de Austin y fondos Quarter Cent



Mejoras en las paradas de autobús: Acceso

5. ACC Riverside

Completado: Febrero de 2021

Rutas: 310, 311, 350

Volumen de abril de 2025:

- 273 autobuses diarios
- 4,830 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » 701 pasajeros diarios

Problemas

- Las rutas 310, 311 y 350 terminaban dentro del campus de ACC Riverside, lo que generaba conflictos potenciales entre peatones, otros vehículos y autobuses detenidos en parada.
- Las altas velocidades de los vehículos en Grove Boulevard generaron condiciones inseguras para los usuarios de micromovilidad y los peatones.

Mejoras

- Se instaló un nuevo centro de transporte público en Grove Boulevard con zona de apartadero para que los autobuses puedan detenerse por períodos prolongados — separados del tráfico general—.
- Se instaló un carril protegido para bicicletas, junto con aceras mejoradas, cruces peatonales y rampas de acera modificadas para aumentar la seguridad y la comodidad de los usuarios de micromovilidad y peatones.
- Se ajustaron los carriles de circulación con modificaciones a los bordillos para reducir la velocidad de los vehículos, mejorando la seguridad de todos los usuarios de la calzada.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad
- Conectividad multimodal

Impactos

- **Acceso:**
 - » Creación de un centro de transporte público separado



Mejoras en las paradas de autobús: Seguridad

6. Rundberg Lane en Middle Fiskville Road

Completado: Enero de 2022

Rutas: 325

Volumen de abril de 2025:

- 132 autobuses diarios
- 3,100 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » 164 pasajeros diarios

Problemas

- La parada de autobús en dirección oeste estaba en una ubicación a mitad de cuadra, lejos de un cruce peatonal señalado.
- Las aceras de conexión y las rampas de aceras en la intersección estaban en malas condiciones.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- La parada de autobús en dirección oeste fue reubicada más cerca de la intersección para proporcionar acceso a los cruces señalizados.

- Como parte [del proyecto más amplio de mejora de la seguridad de las intersecciones de la ciudad en esta ubicación](#), se agregaron rampas de acera y cruces peatonales mejorados en todas las esquinas de la intersección.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad

Impactos

- **Seguridad:**
 - » Reducción del 51% en el promedio anual de colisiones en carriles de uso general que resultan en lesiones o muertes cerca del área del proyecto, y reducción del 21% en los costos económicos y de calidad de vida estimados asociados con estas lesiones

Socio financiador

- Programa Vision Zero de la ciudad de Austin





Mejoras en las paradas de autobús: Acceso

7. West Gate Boulevard en William Cannon Drive

Completado: Octubre de 2021

Rutas: 103, 318

Volumen de abril de 2025:

- 37 autobuses diarios
- 1,075 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » 35 pasajeros diarios

Problemas

- La parada de autobús en dirección sur estaba en una ubicación a mitad de cuadra, lejos de un cruce peatonal señalizado.

Mejoras

- La parada de autobús en dirección sur fue reubicada más cerca de la intersección para proporcionar acceso a los cruces señalizados.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad

Impactos

- **Acceso:**
 - » Parada colocada cerca del cruce peatonal



Mejoras en las paradas de autobús: Acceso

8. Burnet Road en White Horse Trail

Completado: 2021

Rutas: 3

Volumen de abril de 2025:

- 37 autobuses diarios
- 1,980 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » 8 pasajeros diarios

Problemas

- La parada de autobús en dirección sur para la Ruta 3 estaba ubicada a mitad de cuadra, aproximadamente a 160 pies de un cruce peatonal señalizado, lo que fomentaba cruces desprotegidos para los usuarios de transporte público que accedían o salían de la parada del autobús, incluidos los estudiantes que se dirigían a la Escuela Secundaria Lamar.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Como parte del [proyecto del corredor Burnet](#) de la ciudad, se construyó una vía de uso compartido y la parada de autobús fue reubicada más cerca de la intersección con un área de embarque de pasajeros mejorada.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad

Impactos

- **Acceso:**
 - » Parada colocada cerca del cruce peatonal

Socio financiador

- Programa del Corredor de la ciudad de Austin



Mejoras en el corredor: Acceso, Seguridad

9. West Stassney Lane (West Gate Boulevard a South Congress Avenue)

Completado: Septiembre de 2022

Rutas: 311

Volumen de abril de 2025:

- 132 autobuses diarios
- 2,190 pasajeros diarios

Problemas

- Los autobuses detenidos en parada entraban en conflicto con los usuarios de micromovilidad que utilizaban la calzada, particularmente en dirección oeste.
- La falta de cruces peatonales protegidos inhibió el acceso seguro hacia y desde las paradas a lo largo del corredor.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Se construyó una nueva parada en dirección este en Lewood Drive para completar un par de paradas junto a la parada existente en dirección oeste al otro lado de la calle.
- Las paradas en dirección oeste en South First Street y South Congress Avenue fueron reubicadas más cerca de la intersección y fueron reconstruidas como paradas flotantes, con ciclovías protegidas y aceras detrás de ellas. Los autobuses prestan servicio en las paradas reconstruidas dentro del carril, evitando demoras y problemas de seguridad al entrar y salir del carril de circulación.

- Como parte del proyecto más amplio de mejora multimodal de la ciudad en este corredor, se realizaron mejoras en los cruces peatonales en Buffalo Pass, Lewood Drive / Cork Path y Emerald Forest Drive para brindar un mejor acceso a las paradas de autobús cercanas.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad
- Conectividad multimodal

Impactos

- **Acceso:**
 - » Parada adicional para viajes en dirección este
 - » Se agregaron cruces peatonales cerca de cinco paradas existentes, aumentando el porcentaje de paradas cerca de cruces dentro de este segmento del 38% al 64%
 - » Dos nuevas paradas multimodales
- **Seguridad:**
 - » Reducción del 42% en el promedio anual de colisiones en carriles de uso general que involucran lesiones o muertes cerca del área del proyecto
 - » A pesar del modesto aumento en el promedio anual de colisiones relacionadas con autobuses, se logró una reducción del 60% en el costo promedio anual de reparaciones de estas colisiones relacionadas con autobuses

Socio financiador

- Programas Vision Zero, de Mejora del Transporte Público, Bikeways, de Aceras y de Rutas Seguras a la Escuela de la ciudad de Austin

Mejoras en el corredor: Velocidad/Retraso, Confiabilidad

10. East Riverside Drive (Summit Street a Grove Boulevard): Carriles preferenciales de transporte público

Completado: Mayo de 2021

Rutas: 7, 20, 310, 483, 670, 671, 672

Volumen de abril de 2025:

- 764 autobuses diarios
- 18,040 pasajeros diarios

Problemas

- La alta congestión durante los períodos pico, en la dirección pico, causó retrasos frecuentes en todas las rutas que operan en East Riverside Drive.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Se agregaron 2.1 millas de carriles preferenciales para el transporte público en ambas direcciones entre Summit Street y Grove Boulevard. Estos carriles separados dedicados a autobuses y vehículos que giran a la derecha permiten que los autobuses eviten el tráfico y presten servicio en las paradas dentro del carril, lo que reduce el retraso.
- Se repavimentó varias cuerdas del carril de circulación exterior para abordar las deficiencias y respaldar la fluidez de las operaciones de los autobuses.
- Una parada de autobús antes de la intersección en dirección oeste en Parker Lane y una parada a mitad de cuadra en dirección oeste al oeste de Pleasant Valley fueron trasladadas al extremo de la intersección para mejorar las operaciones de autobuses y el acceso a los cruces señalizados.
- Las paradas a mitad de cuadra en dirección este en Riverside Farms Road y Rivers Edge Way fueron consolidadas para mejorar el espaciamiento entre las paradas de autobús y garantizar que la mayoría de las paradas dentro de los límites del proyecto estuvieran ubicadas cerca de un cruce peatonal seguro.

- La sincronización de los semáforos fue actualizada para respaldar las operaciones del corredor.

Beneficios

- Velocidad y confiabilidad del transporte público

Impactos

• Velocidad / Retraso:

- » Reducción general del 8% en el tiempo promedio de viaje para el servicio en dirección sur
 - + Reducción del 21% durante el período pico de la tarde. Antes de la implementación, los tiempos más largos de viaje en autobús en dirección sur ocurrían durante este período pico de la tarde.
- » Reducción general del 5% en el tiempo promedio de viaje para el servicio en dirección norte
 - + Reducción del 29% durante el período pico de la mañana. Antes de la implementación, los tiempos más largos de viaje en autobús en dirección norte ocurrían durante este período pico de la mañana.

• Confiabilidad:

- » Mejora del 50% en el cumplimiento del horario para el servicio en dirección norte
 - + Mejora del 14% durante el período pico de la mañana
 - + Mejora del 67% durante el período pico de la tarde
- » Mejora del 68% en el cumplimiento del horario para el servicio en dirección sur
 - + Mejora del 11% durante el período pico de la mañana
 - + Mejora del 49% durante el período pico de la tarde

• Según los resultados de un sondeo al paso a usuarios de autobús a lo largo del corredor:

- » El 85% de los usuarios estaban satisfechos con los carriles preferenciales de transporte público
- » El 25% de los usuarios indicaron que viajaban con más frecuencia debido a los carriles preferenciales de transporte público

CapMetro  Austin



20 22



Mejora puntual: Seguridad

11. West Oltorf Street en Railroad Tracks (cerca de Thornton Road)

Completado: Mayo de 2022

Rutas: 300

Volumen de abril de 2025:

- 130 autobuses diarios
- 6,890 pasajeros diarios

Problemas

- Los estrechos anchos de carril en East Oltorf Street generaron operaciones inseguras para los autobuses que viajaban sobre las vías del tren y alrededor de la vía curva.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Se modificó la señalización vial para proporcionar un carril exterior más amplio para el transporte público, lo que permite operaciones de autobuses más seguras sobre las vías del tren y a través de la curvatura de la calzada.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle

Impactos

- **Seguridad:**
 - » Reducción del 48% en el promedio anual de colisiones relacionadas con autobuses
 - » Reducción del 79% en el costo promedio anual para reparaciones relacionadas a colisiones de autobuses
 - » Reducción del 58% en el promedio anual de colisiones en carriles de uso general que resultan en lesiones o muertes cerca del área del proyecto, y reducción del 51% en los costos económicos y de calidad de vida estimados asociados con estas lesiones



Mejoras en las paradas de autobús: Seguridad, Acceso

12. Manor Road y Cherrywood Road

Completado: Enero de 2022

Rutas: 20, 322, 837

Volumen de abril de 2025:

- 386 autobuses diarios
- 12,040 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » Parada en dirección este: 55 pasajeros diarios
 - » Parada en dirección oeste: 53 pasajeros diarios
 - » Parada en dirección sur: 10 pasajeros diarios

Problemas

- La parada en dirección oeste de la Ruta 20 estaba ubicada a mitad de cuadra, muy al este de la intersección, lo que fomentaba los cruces sin protección.
- La parada en dirección este de la Ruta 20 estaba ubicada antes de la intersección, por lo que los autobuses a menudo se quedaban atascados esperando otra luz verde si la luz se ponía roja mientras recogían pasajeros.
- La falta de una parada en dirección sur cerca de la intersección de la Ruta 322 dificultaba la capacidad de los usuarios del transporte público para hacer transbordo a la Ruta 20 y proporcionaba un par incompleto de paradas con la existente en dirección norte.
- Los autobuses detenidos en parada entraban en conflicto con los usuarios de micromovilidad que utilizaban la calzada.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- La parada en dirección oeste fue reconstruida más cerca de la intersección y señaló el cruce.
- La parada en dirección este fue reconstruida al lado opuesto para mejorar la velocidad y la confiabilidad.
- Ambas paradas fueron reconstruidas como estaciones Rapid en anticipación de la puesta en marcha de la línea Rapid 837 Expo.
- Se agregó una parada en dirección sur que sirve a la Ruta 322 para completar el par de paradas y facilitar las transferencias.
- Como parte [del proyecto más amplio de mejora de la seguridad de las intersecciones de la ciudad en esta ubicación](#), la intersección fue reconstruida con instalaciones para bicicletas detrás del bordillo y se extendieron las líneas del bordillo para mejorar la seguridad de los peatones y usuarios de micromovilidad. Las asignaciones de carriles fueron también modificadas para agregar nuevos carriles de giro a la izquierda y, de esta manera, facilitar movimientos vehiculares más seguros.

Beneficios

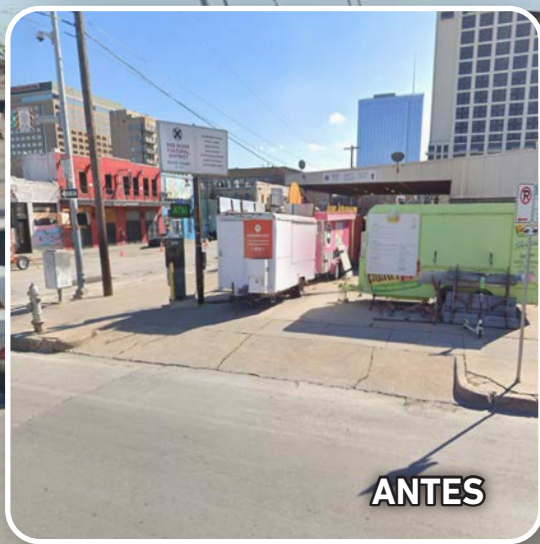
- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad
- Conectividad multimodal

Impactos

- **Seguridad:**
 - » Reducción del 44% en el promedio anual de colisiones en carriles de uso general que resultan en lesiones o muertes cerca del área del proyecto, y reducción del 86% en los costos económicos y de calidad de vida estimados asociados con estas lesiones
- **Acceso:**
 - » Paradas colocadas cerca de los cruces peatonales

Socio financiador

- Programas de bonos de movilidad de la ciudad de Austin y fondos de Quarter Cent



Mejoras en las paradas de autobús: Acceso, Velocidad / Retraso

13. East Seventh Street en Red River Street

Completado: Enero de 2022

Rutas: 4

Volumen de abril de 2025:

- 134 autobuses diarios
- 1,000 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » 219 pasajeros diarios

Problemas

- La parada de autobús en dirección este de la Ruta 4 estaba ubicada a mitad de cuadra, a unos 150 pies de la I-35, lo que originaba cruces desprotegidos en East Seventh Street. Además, la proximidad a la carretera entraba en conflicto con la gran fila de vehículos que accedían a la I-35 en dirección sur, retrasando el paso de los autobuses.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- La parada de autobús fue reubicada más al oeste de la intersección de Red River Street

para permitir que el autobús tenga más tiempo para evitar los vehículos en fila para el giro a la derecha.

- La parada reubicada reemplazó una vía de entrada en la intersección que no cumplía con los requisitos de acceso del Manual de Criterios de Transporte (TCM, por sus siglas en inglés) de la ciudad de Austin. El cierre de la vía de entrada y la actualización de la acera en la parada de autobús mejoraron el acceso a esta.
- Como parte de las mejoras más amplias de seguridad y movilidad de la ciudad en esta sección de East Seventh Street, la intersección con la I-35 fue reconstruida para proporcionar mejores cruces peatonales e instalaciones para bicicletas, y se agregó un nuevo carril de giro a la derecha para vehículos en dirección este para facilitar operaciones de tráfico más eficientes.

Beneficios

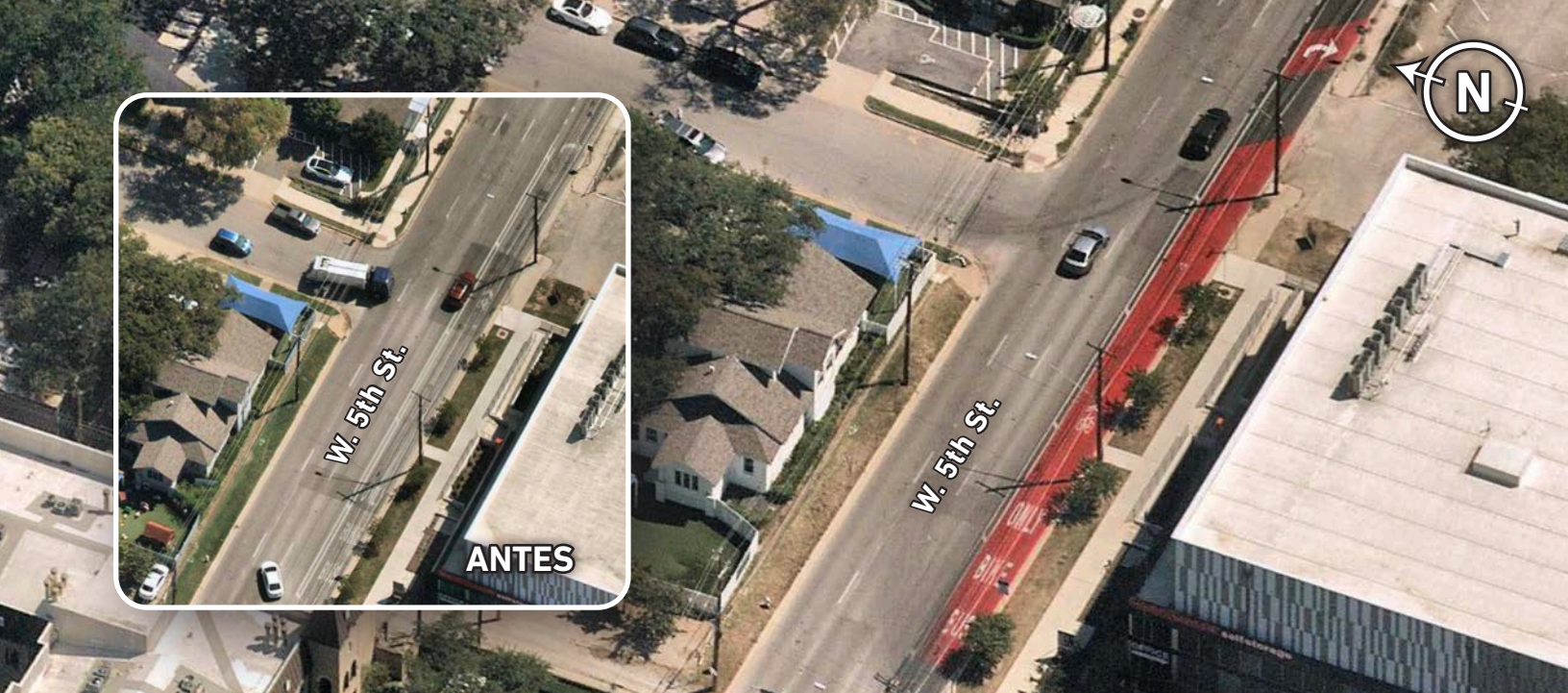
- Accesibilidad

Impactos

- **Acceso:**
 - » Parada colocada cerca del cruce peatonal
- **Velocidad / Retraso:**
 - » Reducción del 17% en el tiempo promedio de viaje

Socio financiador

- Programa Vision Zero de la ciudad de Austin



Mejoras en el corredor: Velocidad / Retraso

14. Carril compartido para autobuses y bicicletas de West Fifth Street (West Lynn Street a Baylor Street) – Fase 3

Completado: Mayo de 2022

Rutas: 4, 663, 980, 985

Volumen de abril de 2025:

- 129 autobuses diarios
- 2,350 pasajeros diarios

Antecedentes

- En 2018, se instaló un carril compartido para autobuses y bicicletas en Fifth Street para reducir el retraso de las rutas de autobús que salen del carril de MoPac Express y viajan en dirección este al centro de la ciudad. Tal como están diseñados, estos carriles, destinados para uso exclusivo de los autobuses de Capital Metro y de los ciclistas, pueden ser accedidos por otros vehículos que giran a la derecha dentro de la misma cuadra.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Problemas

- Los vehículos que no son de transporte público a menudo ingresan al carril compartido para autobuses y bicicletas, ocasionando retrasos a miles de pasajeros de autobuses.

Mejoras

- Se repavimentó toda la longitud del carril compartido existente para autobuses y bicicletas para, de esta manera, abordar las deficiencias y respaldar la fluidez de las operaciones de los autobuses.
- Se aplicaron marcas rojas en el pavimento (metacrilato de metilo y termoplástico) al carril compartido existente para autobuses y bicicletas, aclarando visualmente su uso previsto.

Beneficios

- Señales y marcas actualizadas

Impactos

- **Velocidad / Retraso:**
 - » Reducción del 3% en el tiempo promedio de viaje
 - » Cuando el carril compartido para autobuses y bicicletas fue originalmente instalado en 2019, el tiempo de viaje por la mañana disminuyó en un 34% y en un 52% por la tarde.



20
23



Mejora puntual: Acceso

15. Lakeline H-E-B

Completado: Noviembre de 2023

Rutas: 383

Volumen de abril de 2025:

- 37 autobuses diarios
- 1,855 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros entre semana por parada para una nueva parada:
 - » 29 pasajeros diarios

Problemas

- La Ruta 383 existente en South Lakeline Boulevard no brindaba acceso en dirección sur a los minoristas del área y fuentes de alimentos saludables, incluyendo el Lakeline H-E-B Plus.
- La ruta 383 en dirección sur gira a la izquierda desde South Lakeline Boulevard hacia Pecan Park Boulevard. Agregar una parada de autobús cerca de un cruce seguro en Lakeline Boulevard fue difícil dado que el autobús tendría que detenerse en el carril de la extrema derecha y, luego, moverse rápidamente a través de varios carriles de tráfico para girar a la izquierda.

Mejoras

- Se agregó una parada de autobús multimodal en dirección oeste con un carril protegido para bicicletas para mantener seguros a los usuarios del transporte público y de micromovilidad.
- Se agregó un carril exclusivo para autobuses y una señal de salto de cola para ayudar a los autobuses a llegar a la nueva parada y, luego, girar más fácilmente a la izquierda en Pecan Park Boulevard.

Beneficios

- Velocidad y confiabilidad del transporte público
- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad

Impactos

- **Acceso:**
 - » Nueva parada colocada cerca del cruce peatonal

Socio financiador

- Programa de Mejora del Transporte Público de la ciudad de Austin



Mejoras en las paradas de autobús: Seguridad, Acceso

16. Bluff Springs Road en East William Cannon Drive

Completado: Octubre de 2023

Rutas: 1, 7, 201

Volumen de abril de 2025:

- 138 autobuses diarios
- 7,645 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » Parada más cercana a la intersección: 488 pasajeros diarios
 - » Parada adyacente al norte: 827 pasajeros diarios

Problemas

- Múltiples rutas terminan en dos paradas en Bluff Springs Road al norte de William Cannon Drive, lo que resulta en que varios autobuses permanezcan detenidos en las paradas durante un período prolongado de tiempo.
- Los autobuses detenidos en parada entraban en conflicto con los usuarios de micromovilidad que utilizaban la calzada.
- La falta de señalización vial suficiente genera incertidumbre para los vehículos que adelantan autobuses detenidos en parada.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Cada parada fue reconstruida con áreas de embarque de pasajeros más grandes, losas para autobuses integradas en la calzada y conexiones a una ruta de uso compartido. También se agregaron mejoras en los servicios para aumentar la comodidad de los usuarios del transporte público y reducir los conflictos con los usuarios de micromovilidad que pasan por el área.
- La señalización vial actualizada delinea más claramente los patrones de viaje para el tráfico en carriles de uso general en Bluff Springs Road.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad
- Conectividad multimodal

Impactos

- **Seguridad:**
 - » Reducción del 65% en el promedio anual de colisiones en carriles de uso general que resultan en lesiones o muertes cerca del área del proyecto, y reducción del 62% en los costos económicos y de calidad de vida estimados asociados con estas lesiones
- **Acceso:**
 - » Paradas multimodales

Socio financiador

- Programas de Mejora del Transporte Público, Bikeways y Vision Zero de la ciudad de Austin



Mejoras en las paradas de autobús: Acceso

17. Barton Springs Road en Zilker Botanical Garden

Completado: Abril de 2023

Rutas: 30

Volumen de abril de 2025:

- 63 autobuses diarios
- 1,650 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » Parada en dirección este: 5 pasajeros diarios
 - » Parada en dirección oeste: 4 pasajeros diarios

Problemas

- La falta de áreas de embarque de pasajeros, aceras y un cruce peatonal generó condiciones de inseguridad e inaccesibilidad para los usuarios del transporte público que acceden al Jardín Botánico Zilker y las áreas circundantes.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Las paradas de autobús fueron reconstruidas con áreas de embarque de pasajeros totalmente accesibles e integración de diseño multimodal.

- Como parte de [un proyecto más amplio de mejora de la movilidad de la ciudad](#), se instalaron una baliza híbrida peatonal (PHB, por sus siglas en inglés) y un cruce peatonal cerca de las paradas de autobús mejoradas. Además, se construyó una nueva vía de uso compartido en el lado norte de la calle, conectando con la parada de autobús en dirección oeste. En el lado sur de la calle, la nueva parada de autobús en dirección este fue conectada al sendero existente a través del parque Zilker.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad
- Conectividad multimodal

Impactos

- **Acceso:**
 - » Paradas multimodales colocadas con nuevo cruce peatonal

Socio financiador

- Programas de Mejora del Transporte Público, Bikeways y de Aceras de la ciudad de Austin y fondos de Quarter Cent





Mejoras en las paradas de autobús: Acceso

18. Chicon Street en Pennsylvania Avenue

Completado: Octubre de 2023

Rutas: 322

Volumen de abril de 2025:

- 70 autobuses diarios
- 450 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » 5 pasajeros diarios

Problemas

- La parada de autobús en dirección sur estaba ubicada en Chicon Street y New York Avenue; no tenía un cruce peatonal. Esta ubicación también presentaba un espaciamiento de parada ineficiente.

Mejoras

- La parada de autobús en dirección sur fue reubicada en Pennsylvania Avenue como parte de un proyecto más amplio de mejora de la movilidad de la ciudad a lo largo del corredor, que incluyó la adición de una nueva isla de cruce peatonal cerca de la nueva parada de autobús, así como mejoras en las aceras, rampas de acera y cruces peatonales en otras partes a lo largo del corredor.

- La nueva ubicación de la parada de autobús en dirección sur crea un par de paradas —junto con la parada en dirección norte correspondiente— y optimiza el espaciamiento entre paradas para la ruta 322.

Beneficios

- Velocidad y confiabilidad del transporte público
- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad

Impactos

- **Acceso:**
 - » Paradas colocadas cerca del cruce peatonal

Socio financiador

- Programa de Rutas Seguras a la Escuela de la ciudad de Austin



Mejoras en las paradas de autobús: Acceso

19. North Lamar Boulevard en Denson Drive

Completado: Octubre de 2023

Rutas: 1, 481

Volumen en abril de 2025:

- 47 autobuses diarios
- 3,795 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » 64 pasajeros diarios

Problemas

- El concreto irregular dentro de la parada de autobús en dirección norte presentaba un riesgo de tropiezo y problemas de accesibilidad.
- La isla peatonal existente, delimitada con pintura y postes, ofrecía una protección modesta para los usuarios del transporte público que intentaban acceder a la parada.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- La mejora de la isla peatonal con plataforma de concreto brinda más comodidad y protección a los peatones y usuarios del transporte público que cruzan North Lamar Boulevard.
- La parada de autobús reconstruida elimina el riesgo de tropiezo.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad

Impactos

- **Acceso:**
 - » Paradas y cruces peatonales mejorados

Socio financiador

- Programa de Mejora del Transporte Público de la ciudad de Austin



Mejoras en las paradas de autobús: Acceso

20. Burton Drive en Mariposa Drive

Completado: Octubre de 2023

Rutas: 7, 483

Volumen en abril de 2025:

- 151 autobuses diarios
- 3,460 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » Parada en dirección norte: 190 pasajeros diarios
 - » Parada en dirección sur: 133 pasajeros diarios

Problemas

- La falta de un cruce peatonal generó condiciones inseguras para los usuarios del transporte público que accedían a las paradas en direcciones norte y sur y al vecindario adyacente.
- Las condiciones de parada existentes no cumplían con los estándares de accesibilidad de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (*Americans with Disabilities Act*, ADA) y no permitían mejorar los servicios.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Se reconstruyó la parada de autobús existente en dirección sur para cumplir con los estándares de accesibilidad de la ADA.
- Se consolidaron dos paradas de autobús cercanas en dirección norte para mejorar el espaciamiento entre paradas y brindar acceso a un cruce seguro.
- Se agregó una isla de refugio peatonal entre las paradas de autobús para facilitar los cruces de Burton Drive.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad

Impactos

- **Acceso:**
 - » Paradas mejoradas colocadas cerca del cruce peatonal mejorado

Socio financiador

- Programas de Mejora del Transporte Público y Vision Zero de la ciudad de Austin



Mejoras en las paradas de autobús: Acceso

21. East 38½ Street en Robinson Avenue

Completado: Octubre de 2023

Rutas: 322, 335

Volumen de abril de 2025:

- 145 autobuses diarios
- 900 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » Parada en dirección este: 38 pasajeros diarios
 - » Parada en dirección oeste: 33 pasajeros diarios

Problemas

- La falta de un cruce peatonal generó condiciones inseguras para los usuarios del transporte público que accedían a las paradas en dirección norte y sur y al comercio y viviendas adyacentes.
- Las condiciones de parada existentes no permitían mejoras en los servicios.
- El pavimento existente estaba en malas condiciones y los autobuses permanecían detenidos durante períodos más largos, ya que estas paradas sirven como puntos de referencia horarios.

Mejoras

- Se instaló un cruce peatonal con rampas de acera y una isla de refugio peatonal para facilitar el cruce a través de East 38½ Street.
- Las paradas de autobús fueron reconstruidas para reparar las losas de concreto y ofrecer mejoras en los servicios para los usuarios de transporte público en espera; además, se agregó una losa para autobuses integrada en la calzada para la parada de autobús en dirección oeste.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad

Impactos

- **Acceso:**
 - » Paradas mejoradas colocadas cerca del cruce peatonal mejorado

Socio financiador

- Programa de Mejora del Transporte Público de la ciudad de Austin





Mejoras en las paradas de autobús: Velocidad / Retraso, Acceso

22. East Oltorf Street en Douglas Street

Completado: Abril de 2023

Rutas: 300, 310, 483

Volumen de abril de 2025:

- 214 autobuses diarios
- 8,090 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana:
 - » Parada en dirección este: 324 pasajeros diarios
 - » Parada en dirección oeste: 350 pasajeros diarios

Problemas

- Las paradas de autobús en dirección este y oeste estaban ubicadas a mitad de cuadra, a unos 250 [pies] del cruce peatonal señalizado más cercano, lo que promovía cruces inseguros de la calzada.
- Las condiciones de parada existentes no permitían mejoras en los servicios.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Las paradas de autobús en dirección este y oeste fueron reubicadas al cruce señalizado de East Oltorf Street y Douglas Street.
- Se instaló en la intersección una isla de cruce peatonal para brindar mayor protección a los peatones y usuarios del transporte público que acceden a y salen de las paradas.
- Se realizaron mejoras adicionales en la intersección a los cruces peatonales, incluidas mejoras en la rampa de acera y en la señalización peatonal.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad

Impactos

- **Velocidad / Retraso:**
 - » Reducción del 29% en el tiempo promedio de viaje para el servicio en dirección oeste
 - » Reducción del 27% en el tiempo promedio de viaje para el servicio en dirección este
- **Acceso:**
 - » Paradas mejoradas colocadas cerca del cruce peatonal mejorado

Socio financiador

- Programa de Mejora del Transporte Público de la ciudad de Austin

CapMetro  Austin



20 24



Mejora puntual: Acceso

23. East 12th Street en Airport Boulevard

Completado: Febrero de 2024

Rutas: 5

Volumen de abril de 2025:

- 73 autobuses diarios
- 840 pasajeros diarios

Problemas

- Mientras los autobuses se detenían para cumplir con el horario en estas paradas —que sirven como puntos de referencia horarios—, ocurrían conflictos entre autobuses, tráfico general y ciclistas. Además, las paradas de puntos de referencia horarios existentes incrementaron el riesgo de conflictos entre el tráfico general y los ciclistas.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Para dar cabida a la instalación para bicicletas, a los movimientos de giro de vehículos y al paso de autobuses, el diseño incorpora un carril compartido para autobuses y bicicletas, una señal de salto de cola para autobuses y marcas rojas en el pavimento para definir claramente las áreas exclusivas para autobuses y bicicletas.

- Los autobuses que llegan temprano pueden ahora detenerse en estos puntos de referencia horarios en un área exclusiva para autobuses, reduciendo los conflictos con el tráfico general.
- Como parte de un [proyecto más amplio de la ciudad de Austin](#), se instalaron carriles protegidos para bicicletas y nuevas islas de cruce peatonal a lo largo de más de 2.5 millas de E 12th Street, entre Navasota Street y Webberville Road.

Beneficios

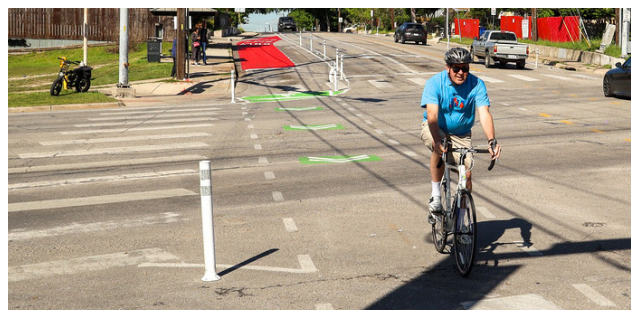
- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad
- Conectividad multimodal

Impactos

- **Acceso:**
 - » Nuevas instalaciones compartidas para autobuses y bicicletas

Socio financiador

- Programa Bikeway de la ciudad de Austin





Mejoras en las paradas de autobús: Acceso

24. Loyola Lane en Sandshof Drive

Completado: Enero de 2024

Rutas: 233, 237, 337

Volumen de abril de 2025:

- 189 autobuses diarios
- 2,205 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana
 - » Parada en dirección oeste: 34 pasajeros diarios
 - » Parada en dirección este: 35 pasajeros diarios

Problemas

- Los conflictos entre las instalaciones para bicicletas y los autobuses detenidos prestando servicio en paradas presentan riesgos de seguridad.
- El uso de paradas con apartadero, que requieren que los autobuses entren y salgan del tráfico, puede reducir la velocidad de los autobuses y aumentar el riesgo de colisiones.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Las paradas en dirección este y oeste fueron reconstruidas como paradas flotantes con carriles protegidos para bicicletas y aceras detrás de ellas.
- Los autobuses prestan servicio en las paradas reconstruidas dentro del carril, evitando demoras y problemas de seguridad al entrar y salir del carril de circulación.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad
- Conectividad multimodal

Impactos

- **Acceso:**
 - » Nuevas paradas multimodales

Socio financiador

- Programas de Mejora del Transporte Público y Bikeways de la ciudad de Austin



Mejoras en las paradas de autobús: Acceso, Seguridad

25. East Dean Keaton Street en Lafayette Avenue

Completado: Abril de 2024

Rutas: 20, 322, 465

Volumen de abril de 2025:

- 279 autobuses diarios
- 5,140 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana
 - » Parada en dirección oeste: 106 pasajeros diarios
 - » Parada en dirección este: 107 pasajeros diarios

Problemas

- La ubicación de la parada de autobús a mitad de cuadra en dirección oeste fomentaba cruces de calzada inseguros.
- Las complicadas asignaciones de carriles a través de la intersección llevaron a conflictos con los vehículos que ingresaban a las ciclovías, así como con los autobuses que ingresaban a las ciclovías para prestar servicio en las paradas.

Mejoras

- La parada de autobús en dirección oeste fue reubicada más cerca de la intersección para proporcionar acceso a los cruces peatonales señalizados.

- Se implementó un diseño de intersección protegida para elevar y separar a los usuarios de micromovilidad de los vehículos que viajan por la calzada.
- Los bordillos ensanchados acortaron las distancias de cruce para los peatones y, al mismo tiempo, aclararon la asignación de carriles para los vehículos en dirección este y oeste.
- Se instalaron, junto con la intersección rediseñada, mejoras en las rampas de acera para peatones, un nuevo cruce peatonal y aceras mejoradas.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad
- Conectividad multimodal

Impactos

- **Acceso:**
 - » Nuevas paradas multimodales con instalaciones mejoradas para peatones y bicicletas
- **Seguridad:**
 - » Reducción del 50% en el promedio anual de colisiones relacionadas con autobuses
 - » Reducción del 58% en el costo promedio anual para reparaciones relacionadas a colisiones de autobuses

Socio financiador

- Programas de Mejora del Transporte Público y Bikeways de la ciudad de Austin



Mejoras en las paradas de autobús: Acceso

26. Manor Road en Anchor Lane

Completado: Febrero de 2024

Rutas: 20, 335

Volumen de abril de 2025:

- 112 autobuses diarios
- 4,890 pasajeros diarios
- Promedio de pasajeros por parada entre semana: 19 pasajeros diarios

Problemas

- Los conflictos entre las instalaciones para bicicletas y los autobuses detenidos prestando servicio en parada con ruta en dirección oeste presentan riesgos de seguridad.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- La parada de autobús en dirección oeste fue reconstruida con un carril protegido para bicicletas y una acera detrás de la parada. Esto elimina los conflictos con los usuarios de micromovilidad, los autobuses detenidos en parada y los usuarios de transporte público que embarcan o desembarcan.

- Como parte de un proyecto más amplio de mejora de la movilidad de la ciudad, fueron instalados en la intersección mejoras para las rampas de acera peatonales, un nuevo cruce peatonal, aceras mejoradas y mejoras en la señalización.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad
- Conectividad multimodal

Impactos

- **Acceso:**
 - » Nueva parada multimodal

Socio financiador

- Programas Bikeways, de Aceras, de Mejora del Transporte Público y de Señalización de la ciudad de Austin





Mejoras en el corredor: Acceso, Seguridad

27. South Congress Avenue (Mockingbird Lane a Little Texas Lane)

Completado: Octubre de 2024

Rutas: 1, 311, 486, 801

Volumen de abril de 2025:

- 409 autobuses diarios
- 12,135 pasajeros diarios

Problemas

- Las ubicaciones de las paradas de autobús a mitad de cuadra, incluyendo la parada Rapid en dirección sur que estaba ubicada entre Stassney Lane y Little Texas Lane, fomentaban cruces de calzada inseguros.
- Los transbordos entre las rutas norte-sur y las rutas este-oeste en la intersección de Congress Avenue y Stassney Lane representaron un desafío debido a la ubicación de las paradas a mitad de cuadra.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Las paradas de autobús en Mockingbird Lane fueron reconstruidas como paradas multimodales, con una ciclovía que corre detrás de la parada en dirección sur y que atraviesa la plataforma compartida de la parada en dirección norte.
- Se agregaron dos paradas Rapid de conexión multimodal en Stassney Lane para facilitar los transbordos con las rutas este-oeste.
- La parada de mitad de cuadra en dirección este en Stassney Lane fue reubicada a la intersección y fue mejorada a un diseño multimodal.

- La parada Rapid en dirección sur a mitad de cuadra en Ainsworth Street fue reubicada en el cruce señalizado de Little Texas Lane.
- Como parte [del proyecto más amplio de mejora de la seguridad de las intersecciones de la ciudad en esta ubicación](#), la intersección fue reconstruida con instalaciones para bicicletas detrás del bordillo y se extendieron las líneas del bordillo para mejorar la seguridad de los peatones y usuarios de micromovilidad. Para facilitar movimientos vehiculares más seguros, las asignaciones de carriles fueron modificadas para agregar nuevos carriles de giro a la izquierda, mientras que las islas centrales existentes fueron modificadas para reducir las velocidades de giro a la derecha.

Beneficios

- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad
- Conectividad multimodal

Impactos

- **Acceso:**
 - » Nuevas paradas multimodales
 - » Paradas adicionales en Stassney para facilitar los transbordos
 - » Paradas colocadas cerca de los cruces peatonales
- **Seguridad:**
 - » Reducción del 100%⁴ en el promedio anual de colisiones en carriles de uso general que involucran lesiones o muertes cerca del área del proyecto

Socio financiador

- Programas Vision Zero, de Aceras, Bikeways y de Mejora del Transporte Público de la ciudad de Austin

⁴ Todas las paradas fueron activadas para el servicio en enero de 2025 y no se registraron colisiones en carriles de uso general que involucraran lesiones o muertes cerca del área del proyecto entre enero de 2025 y la fecha de finalización de los datos de abril de 2025. Esta es una muestra pequeña y los impactos continuarán siendo monitoreados.



Mejoras en el corredor: Velocidad / Retraso, Acceso, Confiabilidad

28. Trinity Street y San Jacinto Boulevard: Carriles preferenciales de transporte público

Completado: Noviembre de 2024

Rutas: 2, 5, 7, 10, 103, 111, 142, 171, 837, 935, 985

Volumen de abril de 2025:

- 622 autobuses diarios
- 10,170 pasajeros diarios

Problemas

- Un gran volumen de usuarios de autobús experimentaba retrasos a lo largo del corredor.
- La nueva ruta Rapid 837 Expo incrementó la frecuencia de autobuses hasta en seis por hora.
- El nuevo proyecto Rapid 837 Expo brindó la oportunidad de optimizar el espaciamiento y la ubicación de las paradas de autobús a lo largo del corredor.
- Los conflictos entre las instalaciones para bicicletas y los autobuses detenidos en la parada plantearon riesgos para la seguridad.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Se agregaron para el transporte público 0.8 millas de carriles preferenciales descentrados en ambas direcciones en Trinity Street y San Jacinto Boulevard. Estos carriles separados dedicados a autobuses y vehículos que giran a la derecha permiten que los autobuses eviten el tráfico y presten servicio en las paradas dentro del carril, lo que reduce el retraso.
- Se construyeron nueve paradas de transporte público multimodal a lo largo del corredor. Ocho de las paradas eran estaciones Rapid con islas de embarque de 9". Esta mayor altura de la plataforma acelera el proceso de embarque.

- Se agregó protección a los carriles para bicicletas para aumentar la comodidad y seguridad de los ciclistas.
- Se realizaron mejoras en los cruces peatonales a lo largo del corredor, incluyendo nuevos cruces en Trinity en las calles 13 y 14, para aumentar la seguridad de los peatones.

Beneficios

- Velocidad y confiabilidad del transporte público
- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad
- Conectividad multimodal

Impactos⁵

- **Velocidad / Retraso:**
 - » Reducción del 11% en el tiempo promedio de viaje para el servicio en dirección sur
- **Confiabilidad:**
 - » Mejora del 23% en el cumplimiento del horario para el servicio en dirección sur
- **Acceso:**
 - » Nuevas paradas multimodales
 - » Paradas colocadas cerca de los cruces peatonales
- **Según los resultados de un sondeo al paso a usuarios de autobús a lo largo del corredor:**
 - » El 70% de los usuarios estaban satisfechos con los carriles preferenciales de transporte público

Socio financiador

- Programas de Mejora del Transporte Público, Bikeways, Vision Zero, de Aceras y de cruces peatonales de la ciudad de Austin

⁵ Los datos analizados provienen de una muestra pequeña debido a la reciente finalización del proyecto. Los impactos del proyecto continuarán siendo monitoreados. Además, la construcción continua de las estaciones de la línea Rapid 837 Expo puede haber afectado los resultados iniciales del proyecto.



Mejoras en el corredor: Acceso

29. South First Street (West Ben White Boulevard a Gibson Street)

Completado: Enero de 2025

Rutas: 10

Volumen de abril de 2025:

- 133 autobuses diarios
- 3,345 pasajeros diarios

Problemas

- Retraso moderado de pasajeros a lo largo del corredor.
- Las paradas de autobús a mitad de cuadra fomentaban cruces de calzada inseguros.
- El área del proyecto se encuentra dentro de la Red de Alta Lesividad de la ciudad de Austin.

Mejoras

- Trece paradas de autobús fueron optimizadas a lo largo del corredor, reubicando las paradas a mitad de cuadra en cruces peatonales, clausurando paradas seleccionadas para mejorar el espaciamiento entre estas y reconstruyendo las paradas existentes para mejorar el acceso.

Beneficios

- Velocidad y confiabilidad del transporte público
- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad

Impactos

- **Acceso:**
 - » La reubicación de las paradas a mitad de cuadra aumentó el porcentaje de paradas cerca de cruces dentro de este segmento del 63% al 100%.

Socio financiador

- Programas de Mejora del Transporte Público y de Aceras de la ciudad de Austin





Mejoras en el corredor: Velocidad / Retraso, Acceso, Confiabilidad

30. Salt Springs Drive (William Cannon Boulevard a Thaxton Road)

Completado: Abril de 2024

Rutas: 333

Volumen de abril de 2025:

- 132 autobuses diarios
- 1,785 pasajeros diarios

Problemas

- Las paradas de autobús a mitad de cuadra fomentaban cruces de calzada inseguros.
- Con la Ruta 333 prestando servicio a la escuela primaria cercana, se priorizó la colocación de paradas en cruces peatonales seguros y protegidos.
- El exceso de velocidad a lo largo del corredor afectaba la seguridad de los residentes del vecindario y las personas que acceden a la escuela.

Mejoras

- Se optimizaron nueve paradas a lo largo del corredor. Esto incluyó la reubicación de las paradas a mitad de cuadra en cruces peatonales, la actualización de las paradas a diseños multimodales, la clausura de paradas para mejorar el espaciamiento y la adición de nuevas paradas para completar pares de paradas
- Se construyeron rampas de acera mejoradas y nuevas islas de cruce peatonal cerca de las paradas de autobús en Orange Blossom Way, Tara Drive y Roseborough Drive.

- Como parte del proyecto más amplio de mejora de la movilidad de la ciudad en esta ubicación, se construyó una nueva isla de cruce peatonal y rampas de acera mejoradas en Asa Drive, y se instaló una nueva acera para cerrar la brecha entre William Cannon Drive y Orange Blossom Way.

Beneficios

- Velocidad y confiabilidad del transporte público
- Seguridad de los usuarios de la calle
- Accesibilidad
- Conectividad multimodal

Impactos

- **Velocidad / Retraso:**
 - » Reducción del 43% en el tiempo promedio de viaje para el servicio en dirección norte
 - » Reducción del 13% en el tiempo promedio de viaje para el servicio en dirección sur
- **Acceso:**
 - » Nuevas paradas multimodales
 - » La reubicación de las paradas a mitad de cuadra aumentó el porcentaje de paradas próximas a cruces dentro de este segmento del 67% al 100%.
- **Confiabilidad:**
 - » Mejora del 32% en el cumplimiento del horario para el servicio en dirección sur

Socio financiador

- Programas Bikeways, de Mejora del Transporte Público, de Aceras, de Gestión de la Velocidad y de Rutas Seguras a la Escuela de la ciudad de Austin

Construyendo futuras calles para el transporte público

En septiembre de 2024, la ciudad de Austin, en asociación con CapMetro, finalizó el [Informe de infraestructura para la mejora del transporte público](#), identificando 37 ubicaciones de alta prioridad para mejoras de apoyo del transporte público en todo Austin. Guiados por un sólido análisis de datos, aportes de la comunidad y comentarios de los operadores de autobuses, estos sitios fueron seleccionados por su gran potencial para mejorar las operaciones de transporte público, la seguridad y el acceso de los pasajeros.

Con fondos de CapMetro a través del Acuerdo Interlocal de Velocidad y Confiabilidad del Transporte Público, junto con los fondos disponibles de bonos de movilidad de la ciudad, la ciudad y CapMetro avanzarán de la mano para diseñar e implementar estas mejoras. Esta colaboración continua refleja el compromiso de ambos socios de brindar un mejor transporte público para nuestra comunidad.

CapMetro continuará enfocándose en los cuatro objetivos clave de su [Plan Estratégico 2030](#): brindar un servicio confiable y seguro, aumentar el número de pasajeros, mantener la responsabilidad fiscal y mejorar la relevancia regional. Al alinearse estrechamente con los objetivos del [Plan Estratégico de Movilidad de Austin](#), estas inversiones serán estratégicas, mensurables y de gran impacto, garantizando que el transporte público en Austin sea más seguro, más rápido y más accesible para todos.

Contáctenos

Para mayor información sobre el Programa de Mejora del Transporte Público del Departamento de Transporte y Obras Públicas de Austin, del Programa de Velocidad y Confiabilidad del Transporte Público de CapMetro, o para aprender más sobre los proyectos tratados en este informe, comuníquese con nosotros:

Nadia Barrera-Ramírez, AICP, PMP

Gerente, Programas Interinstitucionales -
Transporte Público y Movilidad

CapMetro

Nadia.Barrera-Ramirez@capmetro.org

Caitlin D'Alton, AICP

Consultora de Programa, Programa de Mejora
del Transporte Público

Departamento de Transporte y Obras Públicas de Austin

Caitlin.D'Alton@austintexas.gov