

Ciudad de San Antonio



AGENDA

Sesión B del Consejo de la Ciudad

Complejo del Palacio de Gobierno

105 Main Plaza

San Antonio, Texas 78205

Miércoles, 16 de mayo de 2018

2:00 PM

Edificio Municipal Plaza

El Consejo de la Ciudad de San Antonio se reunirá en la Sala "B" del Edificio Municipal Plaza a las 2:00 P. M. El Consejo de la Ciudad podrá considerar los siguientes asuntos en cualquier orden:

1. Informe de VIA Metropolitan Transit sobre la implementación de la inversión de \$4.3 millones del AF 2018 de la Ciudad en VIA para mejorar la frecuencia de los autobuses y los tiempos de viaje y sobre la Solicitud de Propuestas para Movilidad a Petición de VIA. [Jeff Arndt, Presidente / Director Ejecutivo de VIA Metropolitan Transit; Peter Zandoni, Viceadministrador de la Ciudad (Deputy City Manager); Mike Frisbie, Director de Transporte y Mejoras Estructurales (Director, Transportation & Capital Improvements)]
2. Reunión informativa sobre vehículos autónomos, que incluye el estado actual de la tecnología y los niveles de automatización, así como una posible Solicitud de Información sobre pruebas de vehículos autónomos en San Antonio. [Peter Zandoni, Viceadministrador de la Ciudad (Deputy City Manager); Mike Frisbie, Director de Transporte y Mejoras Estructurales (Director, Transportation & Capital Improvements)]

En cualquier momento de la reunión, el Consejo de la Ciudad podrá suspender la sesión ejecutiva en la Sala "C" para consultar con la Oficina del Abogado de la Ciudad (Código de Gobierno de Texas, Sección 551.071) y deliberar o discutir cualquiera de los siguientes asuntos:

- A. Negociaciones para el desarrollo económico conforme a la Sección 551.087 del Código del Gobierno de Texas (desarrollo económico).
- B. La compra, intercambio, arrendamiento o el valor de bienes inmuebles conforme a la Sección 551.072 del Código de Gobierno de Texas (bienes inmuebles).

- C. Asuntos legales relacionados con las solicitudes de la carta orgánica de conformidad con el Gobierno de Texas Código Sección 551.071 (consulta con el abogado).
- D. Litigio anticipado en relación con la conducta laboral y la disciplina de conformidad con la Sección 551.071 del Código de Gobierno de Texas (consulta con el abogado).

LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

5:00 P. M. – Si el Consejo aún no ha suspendido la sesión, el funcionario que preside considerará una moción para continuar la reunión del consejo, posponer los temas restantes para la siguiente fecha de reunión del consejo, o descansar y reprogramar la reunión a un momento determinado del día siguiente.

5:30 PM (se puede escuchar después de esta hora) - Reconocimientos Ceremoniales

6:00 PM (se puede escuchar después de esta hora) - Ciudadanos que serán escuchados

DECLARACIÓN PARA PERSONAS CON DISCAPACIDADES

Este lugar de reunión es accesible para sillas de ruedas. El acceso se encuentra ubicado en la entrada Trevino Alley, en el lado sur. Los Estacionamientos Accesibles para Visitantes se encuentran en el Palacio de Gobierno, 100 Military Plaza, en el lado norte. Las ayudas y Servicios Auxiliares, incluidos los intérpretes para personas con Sordera, se deben solicitar cuarenta y ocho [48] horas antes de la reunión. Para asistencia, llamar al (210) 207-7268 o al 711 Servicio de Retransmisión de Texas para Personas con Sordera.

Habrán intérpretes en español disponibles durante la junta del consejo de la ciudad para los asistentes que lo requieran. También se proveerán intérpretes para los ciudadanos que deseen exponer su punto de vista al consejo de la ciudad. Para más información, llame al (210) 207-7253

Para información adicional sobre cualquier punto de esta agenda, por favor visite www.sanantonio.gov o llame al 207-7080.



Ciudad de San Antonio

Memorándum de la Agenda

Número de Archivo:18-3367

Número de Asunto de la Agenda: 1.

Fecha de la Agenda: 5/16/2018

En Control: Sesión B del Consejo de la Ciudad

DEPARTAMENTO: Transporte y Mejoras Estructurales

JEFE DE DEPARTAMENTO: Mike Frisbie, PE.

DISTRITOS DEL CONSEJO IMPACTADOS: Toda la Ciudad

ASUNTO: Una sesión informativa de VIA Metropolitan Transit (VIA)

RESUMEN:

Una sesión informativa del Presidente y Director Ejecutivo de VIA sobre la implementación de la inversión de la Ciudad del Año Fiscal 2018 de \$4.3 millones en la Solicitud de Propuestas de Movilidad a Petición de VIA.

INFORMACIÓN DE ANTECEDENTES:

Como parte del Presupuesto para el Año Fiscal 2018, la Ciudad celebró un acuerdo con VIA para proporcionar \$4.3 millones en el Año Fiscal 2018 (aumentando a \$10 millones en el AF 2019 y posteriores) para mejoras de servicio en un total de nueve rutas y nueve corredores.

VIA está realizando un Análisis Operacional Integral (COA) para identificar los puntos fuertes y débiles del servicio VIA y explorar oportunidades para aumentar el número de usuarios y mejorar la eficiencia del servicio y la rentabilidad. Como parte del COA, VIA está examinando el papel de las opciones alternativas de movilidad y la viabilidad de integrarlas en la gran red VIA. En la actualidad, VIA está solicitando propuestas de proveedores de tecnología y servicios de movilidad pública y privada para ayudar con el desarrollo y la implementación de un proyecto piloto de Movilidad a Petición. El servicio de Movilidad a Petición sirve a la población en general al proporcionar viajes compartidos en ciertas zonas del área de servicio de VIA. VIA proporcionará y actualizará el estado del COA y una solicitud actual de un servicio de movilidad a petición.

ASUNTO:

Este es un resumen de VIA Metropolitan Transit sobre la implementación de la inversión del AF 2018 de la Ciudad de \$4.3 millones en VIA para mejorar la frecuencia de los autobuses y los tiempos de viaje y en la Solicitud de Propuesta de Movilidad a Petición de VIA.

ALTERNATIVAS:

Este artículo es sólo con fines informativos.

IMPACTO FISCAL:

Este artículo es sólo con fines informativos.

RECOMENDACIÓN:

Este artículo es sólo con fines informativos.



Ciudad de San Antonio

Memorandum de la Agenda

Número de Archivo:18-2263

Número de Asunto de la Agenda: 2.

Fecha de la Agenda: 5/16/2018

En Control: Sesión B del Consejo de la Ciudad

DEPARTAMENTO: Transporte y Mejoras Estructurales

JEFE DEL DEPARTAMENTO: Mike Frisbie, P.E.

DISTRITOS DEL CONSEJO IMPACTADOS: Toda la Ciudad

TEMA: Vehículos Autónomos

RESUMEN:

Una reunión informativa sobre vehículos autónomos, que incluye el estado actual de la tecnología y los niveles de automatización, así como una posible Solicitud de Información sobre pruebas de vehículos autónomos en San Antonio.

ANTECEDENTES:

Estado de la Tecnología:

Si bien no existe un vehículo completamente autónomo disponible comercialmente en la actualidad, varias formas de automatización han estado en práctica durante muchos años. La Sociedad de Ingenieros Automotrices (SAE) ha definido los siguientes niveles de automatización:

- Nivel 0, Sin automatización - Cero autonomía; el conductor realiza todas las tareas de conducción.
- Nivel 1, Asistencia al Conductor - El vehículo es controlado por el conductor, pero algunas características de asistencia al conducir pueden incluirse en el diseño del vehículo.
- Nivel 2, Automatización Parcial: El vehículo tiene funciones automáticas combinadas, como la aceleración y la dirección, pero el conductor debe permanecer involucrado con la tarea de conducción y vigilar el entorno en todo momento.
- Nivel 3, Automatización Condicional: El conductor es una necesidad, pero no es necesario que vigile el

entorno. El conductor debe estar listo para tomar el control del vehículo en cualquier momento con previo aviso.

- Nivel 4, Automatización Alta: El vehículo es capaz de realizar todas las funciones de conducción en determinadas condiciones. El conductor puede tener la opción de controlar el vehículo.
- Nivel 5, Automatización Completa: El vehículo es capaz de realizar todas las funciones de conducción en todas las condiciones. El conductor puede tener la opción de controlar el vehículo.

Hasta la fecha, el nivel más alto de automatización disponible comercialmente para uso personal es el Audi A8 2018 que puede operar en el Nivel 3. El piloto Automático de Tesla y el Super Cruise de Cadillac pueden operar en el Nivel 2. Actualmente, se prevé que la operación de Nivel 5 estará disponible en dos o tres años. Hay varias compañías que prueban los niveles más altos de automatización en varias ciudades, pero esa tecnología aún no está disponible para uso y propiedad personal.

Concordancia con SA Tomorrow:

Anualmente, casi 40,000 personas mueren en accidentes de tráfico en los Estados Unidos. Según la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA), el 94% de esos accidentes se deben a un error del conductor. En un sistema de transporte completamente autónomo, se cree que la gran mayoría de estos accidentes se evitarán. Sin embargo, el despliegue de sistemas automatizados aún requiere más desarrollo.

Además de la seguridad, el Plan de Transporte Multimodal de SA Tomorrow identificó el uso de la tecnología como un pilar central de un sistema de transporte con visión de futuro. Los vehículos autónomos tienen el potencial de aumentar la eficiencia de la operación y la capacidad de la carretera, así como también reducir las emisiones. Los vehículos autónomos también pueden mejorar la movilidad para aquellos que no pueden conducir por sí mismos, como los ancianos o discapacitados.

Responsabilidades Federales:

El Gobierno Federal, a través del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) y la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA), es responsable de los vehículos de motor y el equipo relacionado. En septiembre de 2017, NHTSA publicó una nueva guía federal para los Sistemas Automatizados de Conducción (ADS), Sistemas Automatizados de Conducción 2.0: Una Visión para la Seguridad. Esta es la última guía para ADS para la industria y los Estados.

- El documento describe las responsabilidades Federales y Estatales. La NHTSA es responsable de regular los vehículos y el equipo de motor, y los Estados son responsables de regular el conductor humano y la mayoría de los otros aspectos del funcionamiento del vehículo de motor.
- La NHTSA es responsable de establecer los Estándares Federales de Seguridad de Vehículos Motorizados (FMVSS) para vehículos automotores nuevos y equipos de vehículos motorizados (con los cuales los fabricantes deben certificar el cumplimiento antes de vender sus vehículos).
- Actualmente, no hay FMVSS para vehículos automáticos. En cambio, NHTSA ha desarrollado puntos de orientación voluntaria con respecto a las pautas de evaluación de seguridad para las entidades involucradas en la prueba y fabricación de ADS. Un vehículo todavía tiene que cumplir con el FMVSS actual (es decir, el volante, los pedales, etc.), pero también puede estar equipado con capacidades de conducción automática.

Responsabilidades del Estado:

El proyecto de ley del Senado de Texas (SB) 2205 entró en vigencia el 1 de septiembre de 2017, que rige los vehículos automatizados que operan dentro de Texas. La ley establece que una subdivisión política del estado, o una agencia estatal, no puede imponer una franquicia u otra regulación relacionada con la operación de un vehículo de motor automatizado o un sistema de manejo automático. Los vehículos automáticos pueden operar, con o sin un operador humano presente en el vehículo, si el vehículo cumple con los siguientes criterios:

- Capaz de operar de acuerdo con las leyes aplicables de tráfico y vehículos de motor
- Equipado con un dispositivo de grabación instalado por el fabricante del vehículo de motor automatizado o sistema de conducción automatizada
- Equipado con un sistema de conducción automatizado de acuerdo con la ley federal aplicable y las normas federales de seguridad de vehículos de motor
- Registrado y titulado de acuerdo con las leyes estatales
- Cubierto por la cobertura de responsabilidad civil del automóvil o autoseguro en una cantidad igual a la cantidad de cobertura que se requiere según las leyes estatales

Terrenos de Prueba de Automóviles Automatizados de Texas:

En diciembre de 2016, la primera Cumbre de Movilidad de Texas fue organizada por el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) en Austin, Texas. La Cumbre reunió a agencias municipales de todo Texas, socios comunitarios y líderes de la industria del transporte. Fue durante la Cumbre que se crearon la Alianza de Innovación de Texas (Texas Innovation Alliance) y Asociación de Sitios de Pruebas de Vehículos Automatizados de Texas (Texas Automated Vehicle Proving Ground Partnership).

- La Texas Innovation Alliance (Alianza) incluye nueve ciudades principales de Texas y tres principales instituciones de investigación.
 - Ciudades - Arlington, Austin, Bryan-College Station, Corpus Christi, Dallas, Fort Worth, El Paso, Houston y San Antonio
 - Instituciones de Investigación: Southwest Research Institution (SwRI), Texas A&M Transportation Institute (TTI), Centro de Investigación de Transporte de la Universidad de Texas.
- La visión de la Alianza es crear una plataforma de innovación que permita a los Socios aprovechar los recursos, crear soluciones conjuntamente y compartir resultados para mejorar la prestación de servicios gubernamentales a las comunidades de Texas.

En noviembre de 2016, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) inició un aviso solicitando propuestas para un programa piloto para designar terrenos de prueba de vehículos automatizados.

- La solicitud incluyó amplios criterios para selecciones que incluyen una demostración de la capacidad de planificación de la seguridad, voluntad y capacidad para compartir y difundir información, y la capacidad de demostrar que se cumplen en todo momento todas las leyes, reglamentaciones y políticas aplicables. La solicitud también pidió información sobre los tipos de instalaciones y las capacidades de investigación disponibles para los solicitantes para evaluar las tecnologías automáticas de los vehículos.

- Los socios de la Alianza de Innovación de Texas formaron la Asociación de Sitios de Pruebas de Vehículos Automatizados de Texas para solicitar la designación de USDOT. En enero de 2017, la Alianza fue seleccionada como una de las 10 designadas a nivel nacional.
- Los miembros de la Asociación de Sitios de Pruebas de Vehículos Automatizados de Texas están contribuyendo con sus instalaciones, experiencia y talentos como parte de una red más amplia de Texas de sitios de prueba y sitios de bancos de pruebas. Los terrenos de pruebas de campus cerrados en las tres instituciones de investigación y los sitios de bancos de pruebas ambientales de mundo real se diseñaron para explorar diferentes desafíos relacionados con los vehículos automatizados.
- El equipo de San Antonio designó el sitio urbano de bancos de pruebas de Fredericksburg Road desde el centro de la ciudad hasta el Centro Médico, que incluye la Ruta de Autobús de Tránsito Rápido Primo de VIA. Como un sitio de banco de pruebas, la Ciudad y otros socios de transporte evaluarán la tecnología de vehículo automatizado y su capacidad para reducir los conflictos de peatones y vehículos. Además, la posible tecnología para optimizar el espaciado de los intervalos del bus VIA a lo largo de esta ruta de alta frecuencia podría mejorar la consistencia y la eficiencia del servicio del conductor.

ASUNTO:

TCI proporcionará una reunión informativa sobre vehículos autónomos, que incluye el estado actual de la tecnología y los niveles de automatización, así como una posible Solicitud de información sobre pruebas de vehículos autónomos en San Antonio.

El requisito de Texas SB 2205 de seguir las leyes aplicables de tráfico y vehículos a motor puede ser una barrera para la tecnología de vehículo automatizado ya que existen un número de condiciones que requieren juicio humano como detenerse en una parada escolar, ceder el paso a un vehículo de emergencia o el control de tráfico a través de gestos con la mano. No ha habido una demostración pública de un vehículo automatizado que pueda cumplir con estas leyes. Algunas ciudades están probando los mercados para aplicaciones específicas de vehículos sin conductor. Además, algunas compañías de la industria automotriz autónoma han expresado interés en las pruebas en San Antonio. Un enfoque puede ser emitir una Solicitud de Información de la industria de vehículos autónomos para probar la tecnología como parte de un programa piloto. El personal recomienda que cualquier prueba en San Antonio se dirija a casos de usos específicos, en otras palabras, resolver una "brecha de transporte" que existe hoy en día en la que los vehículos autónomos pueden jugar un papel importante. Los posibles programas piloto incluyen los siguientes:

- Zonas de Innovación
- Transporte de Empleo de la Ciudad
- Integración de la Flota de la Ciudad
- Transporte de la Joint Base San Antonio (JBSA)
- Campo de Pruebas Designado por USDOT (Fredericksburg Road)

ALTERNATIVAS:

El Consejo de la Ciudad podría elegir no continuar con una Solicitud de Información (RFI) de la industria de vehículos autónomos; sin embargo, esto puede limitar la capacidad de la Ciudad para comprender cómo la tecnología puede resolver una "brecha de transporte" que existe en la actualidad.

IMPACTO FISCAL:

Esta reunión es para propósitos informativos solamente.

RECOMENDACIÓN:

Esta es una presentación con fines informativos; sin embargo, el personal recomienda la emisión de una Solicitud de Información (RFI) de la industria de vehículos autónomos para probar la tecnología como parte de un programa piloto con casos de usos específicos para resolver una "brecha de transporte" que existe en la actualidad.