



*Involúcrate,
Mantente Involucrado*
**Proyecto de la
Línea Naranja**



Acta Nacional de Política Ambiental (NEPA)

Proceso del Alcance Ambiental Público

CONTENIDO

El propósito de este folleto de alcance	1
Historia de Project Connect y el Proyecto de la Línea Naranja	1
Plan del sistema de Project Connect	2
Mapa del Proyecto de la Línea Naranja	4
Proceso de revisión ambiental	5
Cronograma de implementación del proyecto	5
Alcance	6
Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental	7
Declaración final de impacto ambiental y registro de decisión	7
Propósito y necesidad del proyecto de la Línea Naranja	8
Necesidades del proyecto	8
Metas y objetivos	9
Alternativas a considerar	11
Alternativa sin acción	11
Alternativa (construcción) de tren ligero	11
Recursos ambientales a estudiar	12
Agencia y participación pública	13
Local	13
Regional	13
Estado	13
Tribales	13
Federal	13
Reuniones de alcance	14
Siguientes Pasos	14

LISTA DE ACRÓNIMOS

AA	Análisis de Alternativas	HPD	Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin
ACC	Colegio Comunitaria de Austin	HUD	Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de EE. UU.
ADA	Acta de Estadounidenses con Discapacidades	LCRA	Autoridad de Río Colorado Bajo
AISD	Distrito Escolar Independiente de Austin	LPA	Alternativa Localmente Preferida
ATD	Departamento de Transporte de Austin	LRT	Transporte de Tren Ligero
BRT	Transporte Rápido de Autobuses	MACC	Centro Cultural Mexicano Americano
CAMPO	Organización de Planificación Metropolitana del Zona Capital	NEPA	Acta de Política Ambiental Nacional
CAPCOG	Concejo de Gobiernos de la Zona Capital	NOES	Aviso de Alcance Inicial
CARTS	Sistema de Transporte Rural de la Zona Capital	NPS	Servicio de Parques Nacionales
CFR	Código de Regulaciones Federales	NRCS	Servicio de Conservación de Recursos Naturales
CIG	Apoyos Económicos de Inversión de Capital	PARD	Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Austin
COA	Ciudad de Austin	PCAN	Red de Embajadores de Project Connect
CTRMA	Autoridad Regional de Movilidad del Centro de Texas	PEL	Planificación y Vínculos Ambientales
DAA	Alianza del Centro de Austin	ROD	Registro de Decisión
DEIS	Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental	RTP	Plan de Transporte Regional
EDD	Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin	TAC	Comité Asesor Técnico
EIS	Declaración de Impacto Ambiental	TCEQ	Comisión de Calidad Ambiental de Texas
EJ	Justicia Ambiental	THC	Comisión Histórica de Texas
EPA	Agencia de Protección Ambiental	TPWD	Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas
FAA	Administración Federal de Aviación	TxDOT	Departamento de Transporte de Texas
FEMA	Agencia Federal para el Manejo de Emergencias	USACE	Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE. UU.
FHWA	Administración Federal de Carreteras	USDA	Departamento de Agricultura de EE. UU.
FTA	Administración Federal de Tránsito	USDI	Departamento del Interior de EE. UU.
HACA	Autoridad de Vivienda de la Ciudad de Austin	USFWS	Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU.
HCT	Transporte de Alta Capacidad	UT	Universidad de Texas

EL PROPÓSITO DE ESTE FOLLETO DE ALCANCE

La Administración Federal de Tránsito (FTA) y la Autoridad de Transporte Metropolitano Capital (Capital Metro) han iniciado el proceso de revisión ambiental para el Proyecto de la Línea Naranja (el Proyecto) en Austin, Texas de acuerdo con el Acta de Política Ambiental Nacional (NEPA) y otros requerimientos regulatorios. Se está preparando una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) como parte de este proceso, con la FTA como la Agencia Federal Líder y Capital Metro como la Agencia Local Patrocinadora responsable de implementar el Proyecto de la Línea Naranja bajo NEPA.

Para determinar el alcance, el contenido y los problemas importantes que se abordarán en la EIS, FTA y Capital Metro están llevando a cabo un "alcance" público y de las agencias. La determinación del alcance es "un proceso temprano y abierto para determinar el alcance de los problemas que se abordarán y para identificar los problemas importantes relacionados con una acción propuesta" (40 Código de Regulaciones Federales [CFR] 1501.7). Este folleto de determinación del alcance tiene como objetivo ayudar a las partes interesadas a comprender el proceso de determinación del alcance, proporcionar información pertinente sobre el Proyecto y establecer un proceso temprano y abierto para obtener la opinión del público y de la agencia.

HISTORIA DE PROJECT CONNECT Y EL PROYECTO DE LA LÍNEA NARANJA

Capital Metro comenzó a desarrollar el Plan de Visión de Project Connect en 2016. La necesidad de la visión de Project Connect es el resultado del auge de la población del centro de Texas, que se proyecta a duplicar para 2040. Este crecimiento causará tensión adicional en la red de carreteras, lo que resultará en los tiempos de viaje y los costos de viaje, disminuyen nuestra movilidad, obstaculizan la salud económica de nuestra región y amenazan la calidad del aire. La implementación de Project Connect moverá a las personas de manera más sostenible y equitativa al ofrecer opciones de movilidad que no requieren la propiedad de un automóvil.

En diciembre de 2018, la Junta Directiva de Capital Metro aprobó el Plan de Visión de Project Connect, que identificó corredores para una posible inversión en transporte de alta capacidad (HCT), además de otras mejoras como nuevas rutas de MetroRapid, mejoras de la Línea Roja, desarrollo de la Línea Verde, rutas adicionales de MetroExpress con Park & Rides y Neighborhood Circulators. La construcción y operación de HCT es una herramienta eficaz para abordar los problemas de crecimiento de la región, mejorar la movilidad y conectar a los habitantes de Texas Central con sus

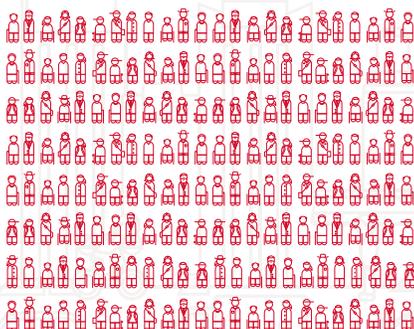
destinos de viaje. HCT hará que las horas pico de viaje en tránsito sean más rápidas que las horas pico de viaje en automóvil y creará un servicio de transporte confiable. Project Connect es una inversión multigeneracional y se planificará para que sea adaptable a las últimas tecnologías de vehículos, cuando estos lleguen al mercado.

En 2019, el Ayuntamiento de Austin aprobó el Plan de Movilidad Estratégica de Austin (ASMP), que establece un objetivo de política para cuadruplicar la proporción de viajeros que usan el transporte público para 2039 y lograr el objetivo de dividir los modos en un 50/50. El Plan de Visión de Project Connect se incluye como parte integral del ASMP, y ambas iniciativas brindan un camino a seguir para abordar los desafíos de movilidad actuales y futuros que enfrenta la región.

La participación incluyó jornadas de puertas abiertas al público y otros eventos organizados, tanto en persona como en línea, así como reuniones con las partes interesadas de la comunidad, como la Red de Embajadores de Project Connect (PCAN) y el Comité Asesor Técnico (TAC) compuesto por agencias locales y regionales.

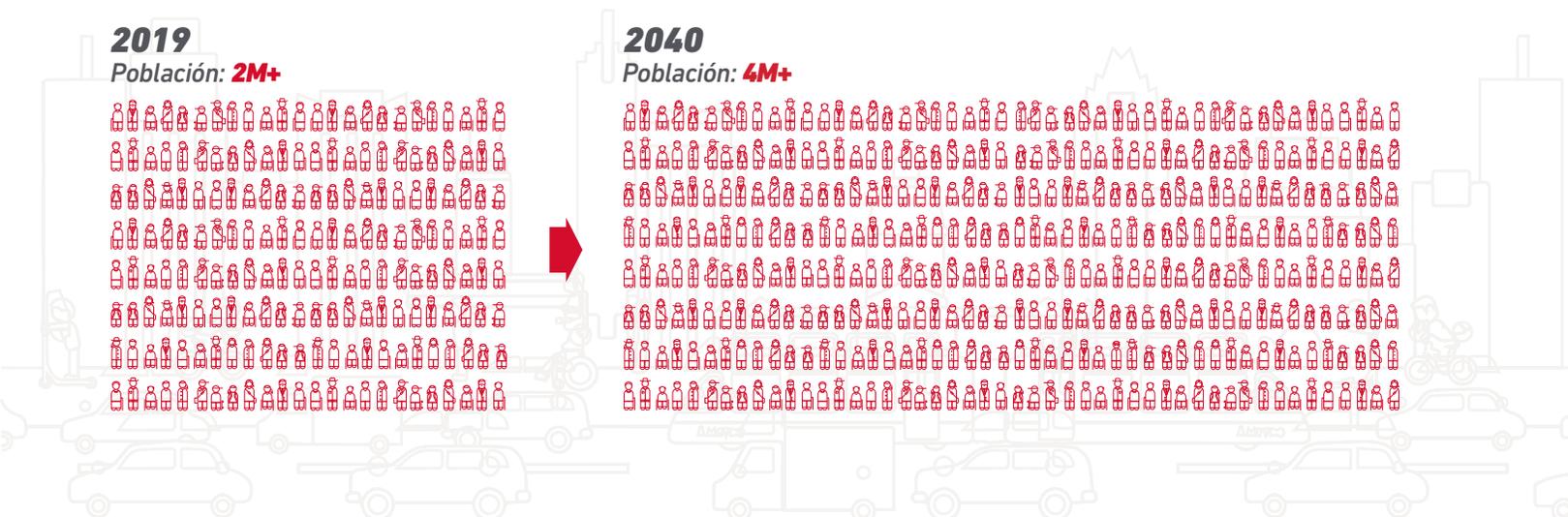
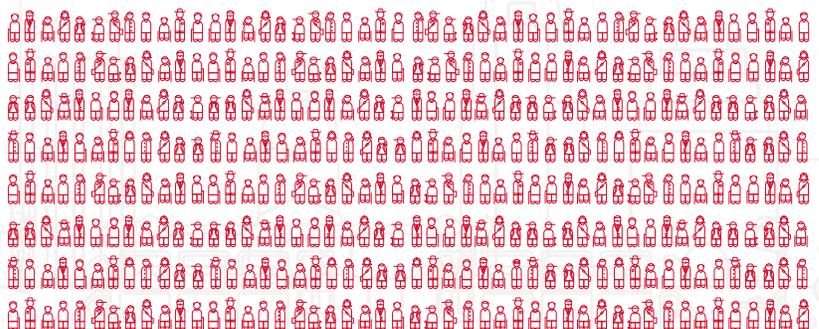
2019

Población: 2M+



2040

Población: 4M+





PLAN DEL SISTEMA

Adoptado el 10 de junio del 2020

LEYENDA

TREN LIGERO

- Linea Naranja
- Linea Azul
- Linea Dorada

METRORAIL

- Linea Roja
- Linea Verde
- Potencial para Ampliación Futura

METRORAPID

- Ruta Mejorada del MetroRapid
- Potencial para Ampliación Futura

METROBUS

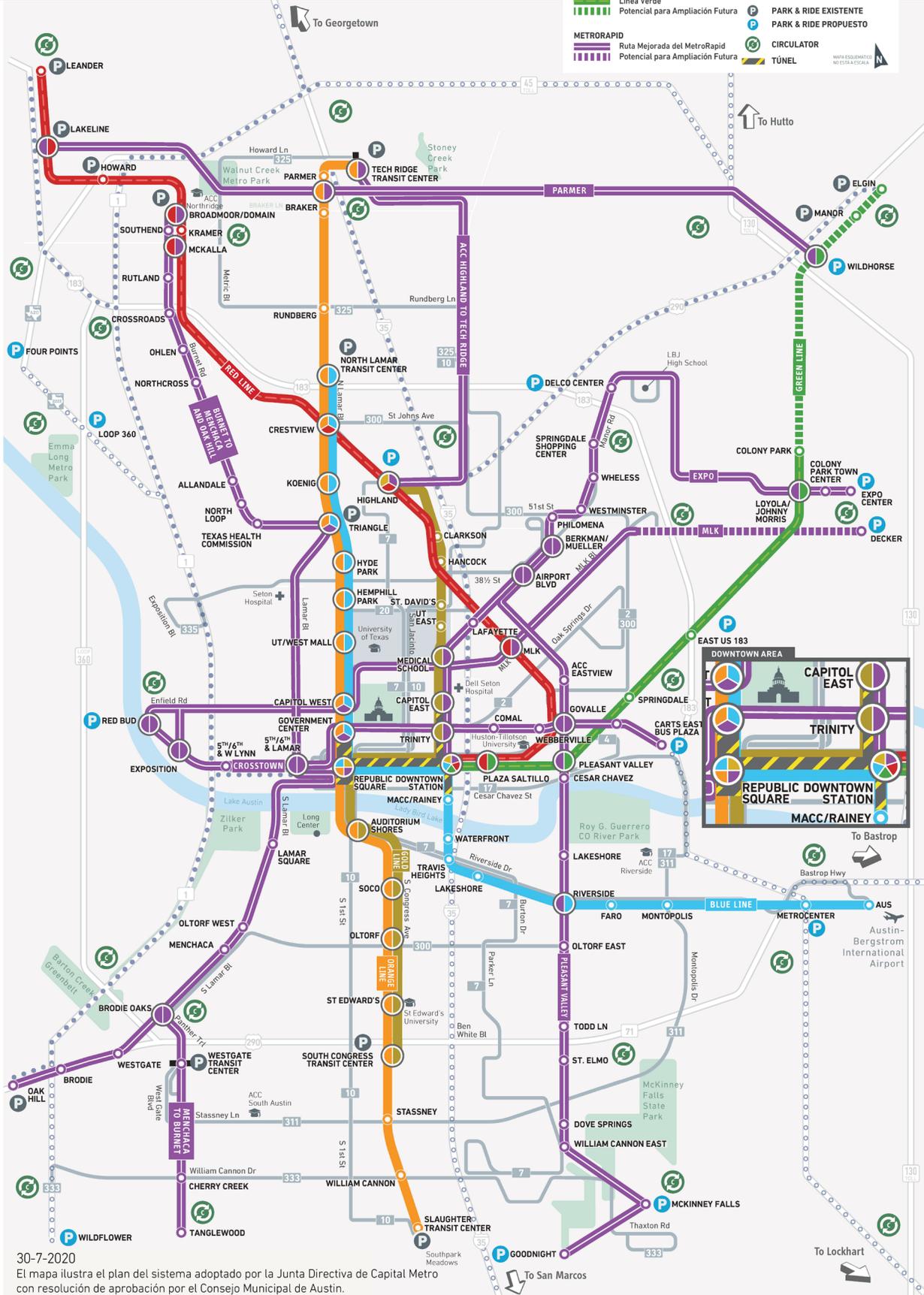
- Rutas Locales Actualmente Frecuentadas

METROEXPRESS

- MetroExpress Actual
- MetroExpress Futuro

SERVICIOS ADICIONALES DISPONIBLES

- MetroAccess
- MetroBike
- PARK & RIDE EXISTENTE
- PARK & RIDE PROPUESTO
- CIRCULATOR
- TÚNEL



30-7-2020

El mapa ilustra el plan del sistema adoptado por la Junta Directiva de Capital Metro con resolución de aprobación por el Consejo Municipal de Austin.

La Línea Naranja fue identificada como uno de los corredores HCT de la vía dedicada y consiste en un corredor de 20 millas actualmente servido por MetroRapid 801 de Capital Metro desde Tech Ridge Park & Ride en el norte de Austin hasta Slaughter Lane en el sur de Austin. Como se describe en el Plan de visión a largo plazo del Project Connect, la Línea Naranja serviría como la columna vertebral de la red regional de HCT y proporcionaría conexiones de tránsito más rápidas y confiables. El Plan Visión también cita a HCT como un medio de transporte seguro y económicamente competitivo en comparación con el automóvil.

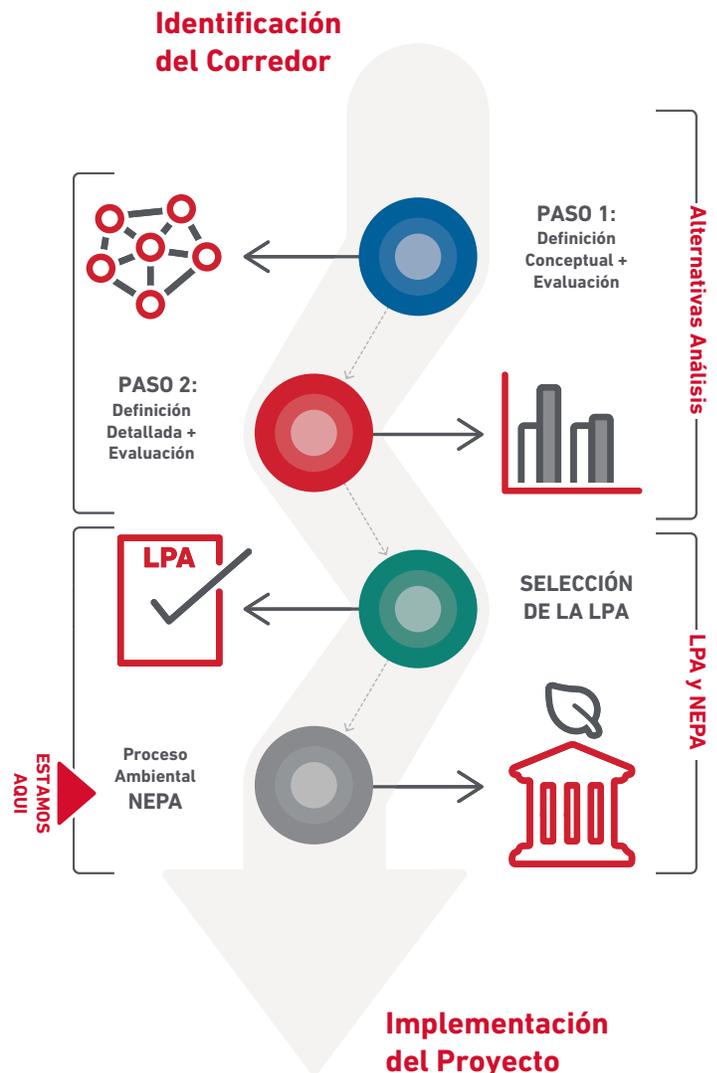
El proceso de Análisis de Alternativas (AA) proporcionó información a los tomadores de decisiones y al público que les ayudó a equilibrar los costos y beneficios para proponer una Alternativa Preferida Localmente (LPA) con el fin de maximizar de manera más efectiva una inversión en tránsito. Capital Metro analizó una combinación de modos, vías de tránsito y alternativas de alineación que cumplen con el propósito y la necesidad del corredor de la Línea Naranja es financieramente factible y cuenta con un fuerte apoyo local.

El Corredor AA de la Línea Naranja, como un componente del Estudio de Enlaces Ambientales y Planificación de la Línea Naranja (PEL), utilizó un enfoque por fases con un proceso de selección por niveles, donde se definieron, evaluaron y refinaron o eliminaron alternativas en cada paso del proceso:

El Paso 1 (Definición y Evaluación de Alternativas Conceptuales) evaluó la viabilidad de implementación de cada uno de los cuatro tipos de vías de tránsito dentro del contexto de cada uno de los siete segmentos del corredor. Este paso no abordó modos o tipos de vías de tránsito; fue simplemente una evaluación de la viabilidad de implementación de cada segmento.

La Organización de Planificación Metropolitana del Área Capital (CAMPO) adoptó el Plan de Mejoramiento de Transporte de Largo Alcance 2045 el 4 de mayo de 2020. El Proyecto de la Línea Naranja se incluyó en la Lista de Proyectos del Plan de Transporte Regional.

Cada proyecto distinto puede considerarse como parte de una secuencia de inversiones para implementar la visión a largo plazo. En la reunión conjunta de junio de 2020 del Ayuntamiento de Austin y la Junta Directiva de Capital Metro, se seleccionaron las rutas Proyecto de la Línea Azul, Proyecto de la Línea Dorada,



El Paso 2 (Definición y Evaluación de Alternativas Detalladas) emparejó cada una de las alternativas de modo con los emparejamientos de vías de tránsito y segmentos que surgieron del Paso 1 y comparó los beneficios e impactos de cada uno. El Paso 2 concluyó con la identificación de la Alternativa Preferida Preliminar.

Proyecto de la Línea Naranja y MetroRapid como proyectos distintos y separados con sus propias LPA para avanzar al proceso de revisión ambiental, así como el programa de financiamiento de apoyos de Inversión de Capital (CIG) de la FTA. El gráfico de la página siguiente muestra el LPA de la Línea Naranja.

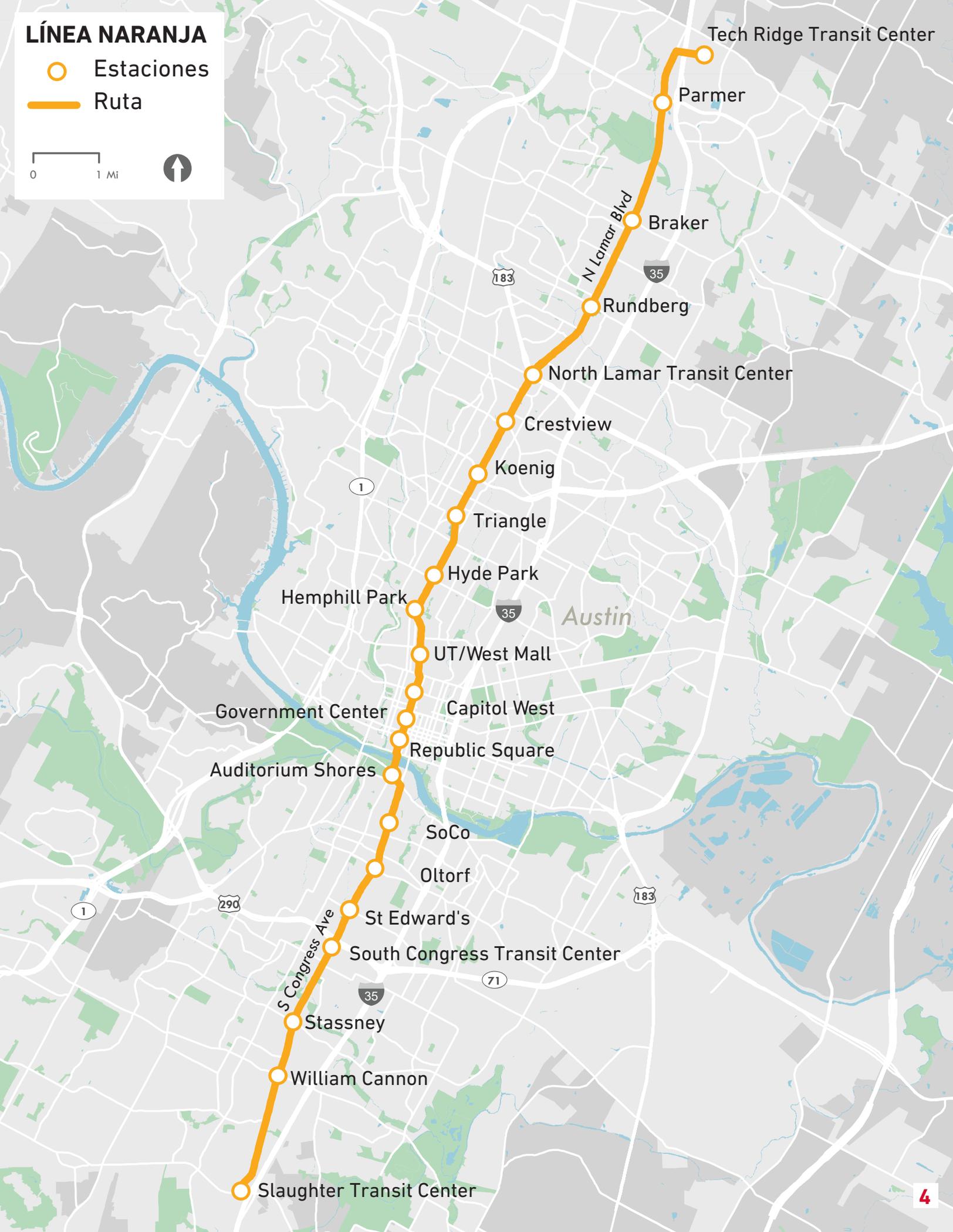
En noviembre de 2020, los votantes de Austin aprobaron la Propuesta A, una medida de financiamiento de tránsito que permite a Capital Metro avanzar en Project Connect y la Línea Naranja.

LÍNEA NARANJA

○ Estaciones

— Ruta

0 1 Mi



Tech Ridge Transit Center

Parmer

Braker

N Lamar Blvd

Rundberg

North Lamar Transit Center

Crestview

Koenig

Triangle

Hyde Park

Hemphill Park

UT/West Mall

Government Center

Capitol West

Auditorium Shores

Republic Square

SoCo

Oltorf

St Edward's

South Congress Transit Center

S Congress Ave

Stassney

William Cannon

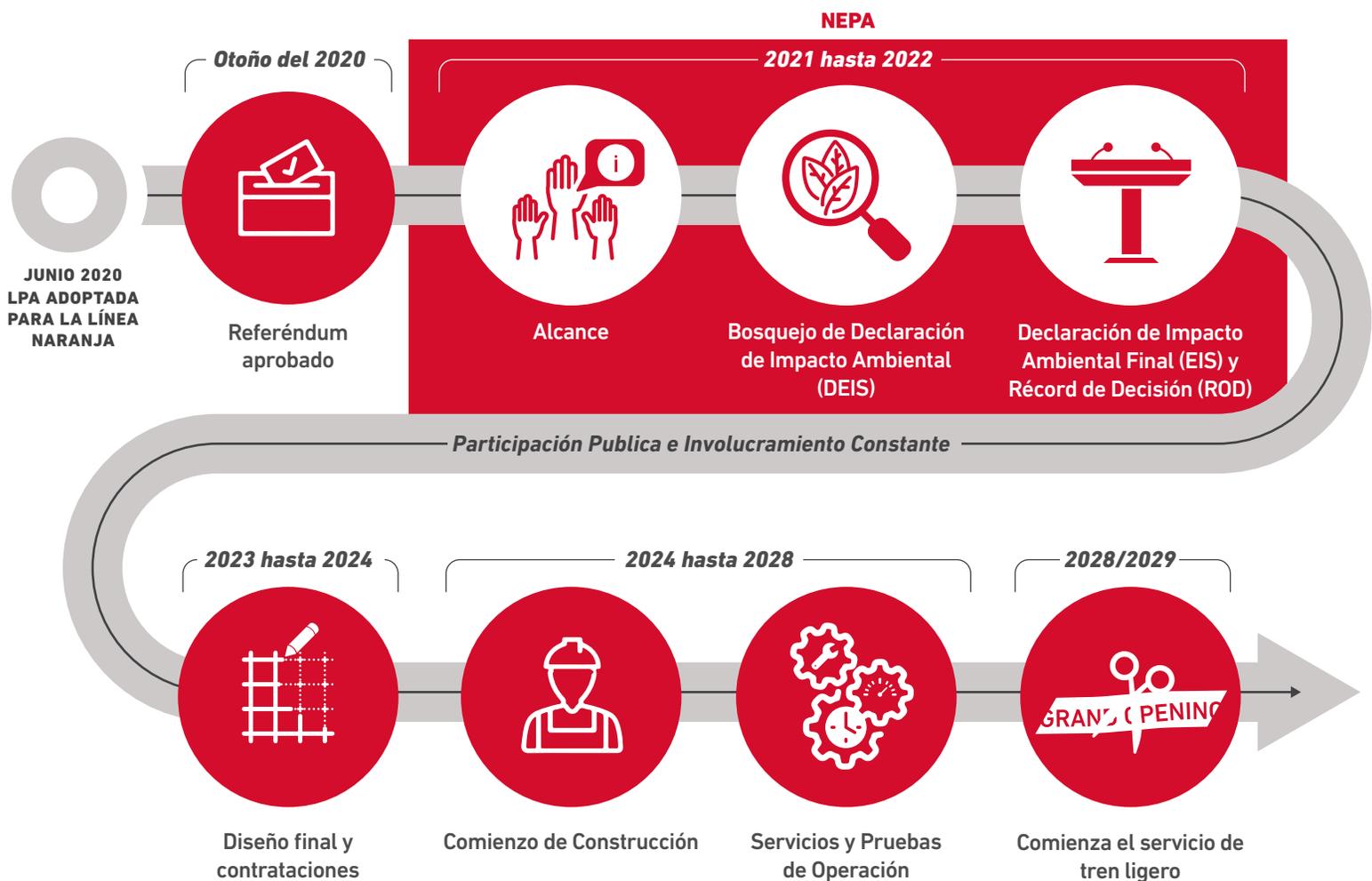
Slaughter Transit Center

PROCESO DE REVISIÓN AMBIENTAL

La NEPA requiere que las agencias federales evalúen los impactos potenciales de sus acciones en el medio ambiente humano y natural y que eviten, minimicen o mitiguen los efectos adversos cuando sea razonablemente factible. Dado que Capital Metro tiene la intención de buscar fondos federales para el Proyecto, FTA y Capital Metro deben cumplir con NEPA. El propósito del proceso de revisión ambiental bajo NEPA es promover la toma de decisiones informada al considerar los

impactos ambientales y sociales potenciales del Proyecto de la Línea Naranja. El FTA y Capital Metro involucrarán a agencias reguladoras con un interés definido en el Proyecto de la Línea Naranja y al público que podría verse afectado por el proyecto. El proceso de revisión ambiental está estructurado para fomentar la participación entre funcionarios gubernamentales, agencias, empresas privadas y ciudadanos.

CRONOLOGÍA DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO



*Calendario sujeto a cambios



EL PROCESO DE REVISIÓN AMBIENTAL INCLUYE LOS SIGUIENTES PASOS:

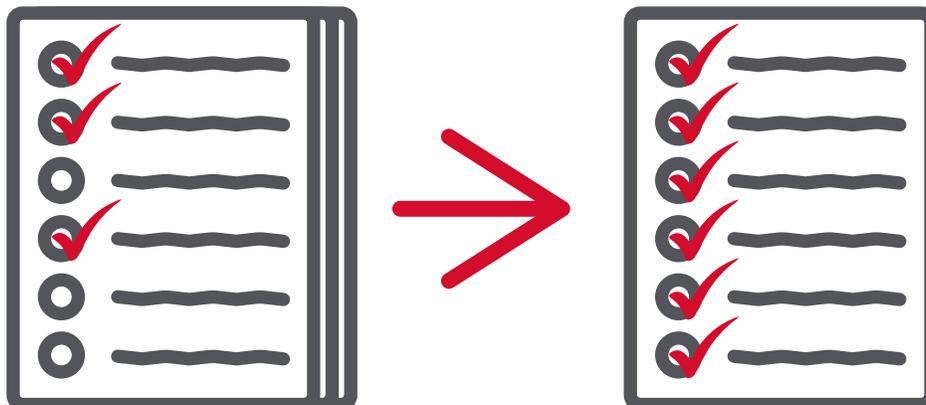
- Alcance
- Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental
- Declaración Final de Impacto Ambiental y Registro de Decisión

ALCANCE

El alcance es el primer paso en el proceso de revisión ambiental bajo NEPA. Es un proceso temprano y abierto para que el público y las agencias brinden información sobre el alcance, o rango, de los problemas que se abordarán e identificar los problemas relacionados con el Proyecto Orange Line. La información recibida durante la determinación del alcance ayudará a identificar las alternativas apropiadas y la profundidad y amplitud del análisis ambiental que se debe completar. También servirá para identificar y eliminar del estudio detallado los problemas que no son significativos o que han sido cubiertos por estudios previos.

Los siguientes pasos clave se llevarán a cabo durante el proceso de determinación del alcance ambiental:

1. Invitar a las agencias locales, regionales, estatales y federales, los gobiernos tribales y otras partes interesadas a comentar sobre el alcance del proyecto, incluido el propósito y la necesidad, las alternativas consideradas, los temas claves evaluados y métodos de evaluación;
2. Conectar decisiones de planificación previas con el desarrollo actual del proyecto;
3. Establecer un marco de toma de decisiones; y
4. Determinar el alcance y los problemas importantes que se analizarán a profundidad en EIS.



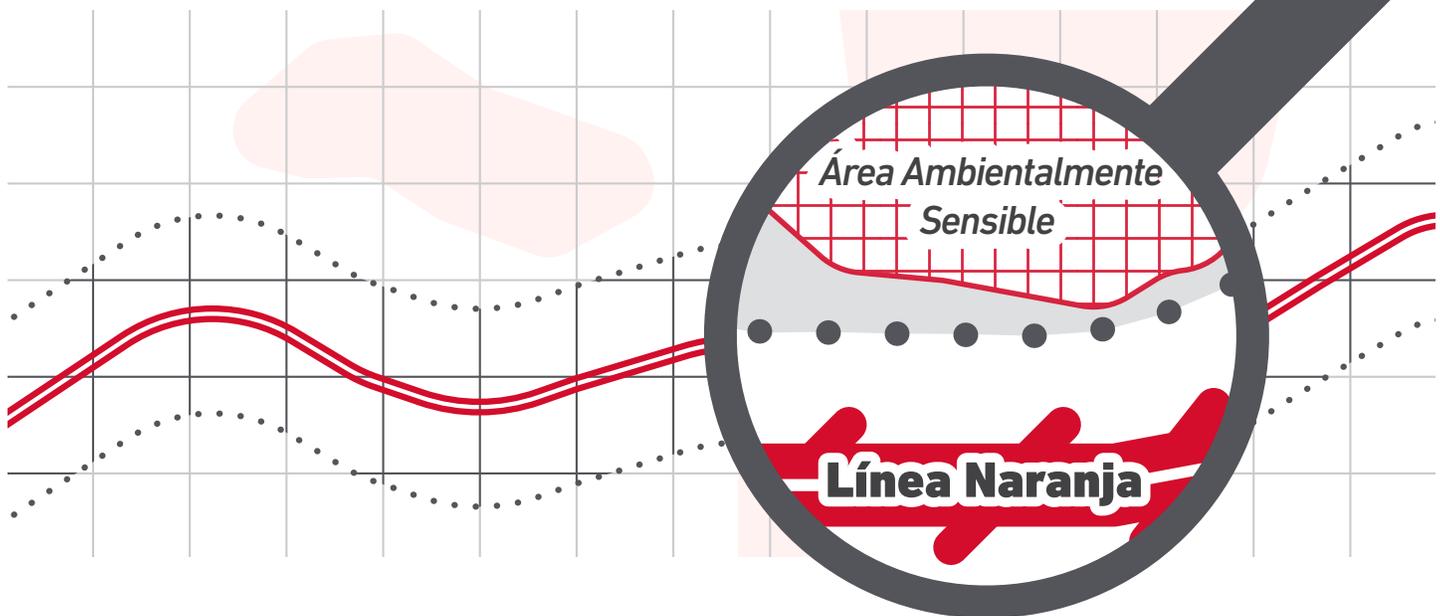
BORRADOR DE DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Se preparará un borrador de documento de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS) después de la determinación del alcance para evaluar más completamente el Proyecto de la Línea Naranja.

El DEIS describirá:

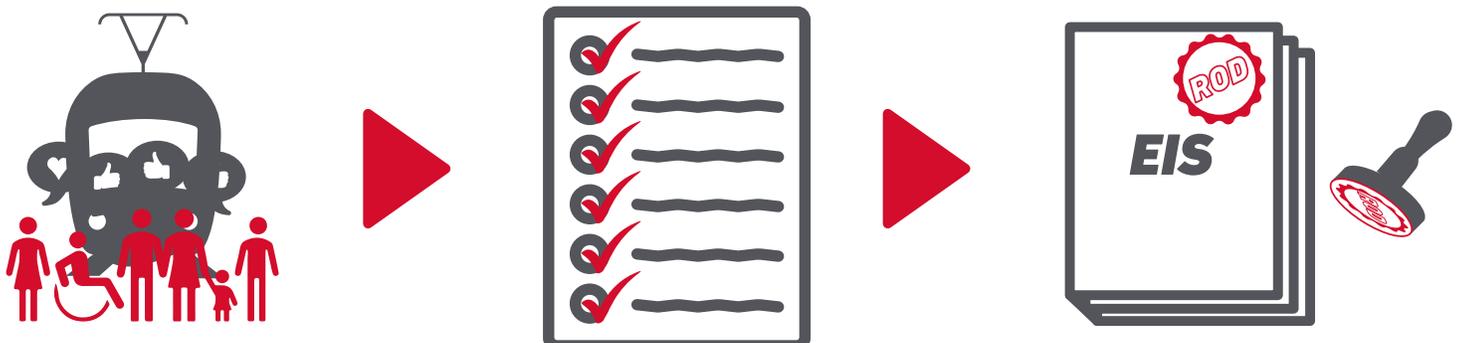
- El propósito y la necesidad de acción;
- Descripción de alternativas, incluida la acción propuesta;
- Discusión del medio ambiente afectado; y
- Consecuencias ambientales.

El documento DEIS se distribuirá para comentarios del público y de la agencia durante un período de revisión de 45 días. Durante este tiempo, se llevará a cabo una audiencia pública para presentar los resultados del DEIS y registrar formalmente todos los comentarios recibidos.



DECLARACIÓN FINAL DE IMPACTO AMBIENTAL (EIS) Y REGISTRO DE DECISIÓN (ROD)

A menos que se presente nueva información a través del período de 30 días para comentarios públicos y de la agencia del DEIS, FTA tiene la intención de emitir un EIS y ROD final. El EIS/ROD final combinado responderá a los comentarios recibidos sobre el DEIS e indicará la acción propuesta, los hallazgos ambientales y los requisitos de mitigación. Si FTA y Capital Metro realizan cambios sustanciales a la acción propuesta que son relevantes a preocupaciones ambientales o de seguridad, o si hay una nueva circunstancia significativa o información relevante a preocupaciones ambientales que se relacionan con la acción propuesta o los impactos de la acción propuesta, FTA emitirá un EIS y un ROD separados de acuerdo con 23 CFR 771.



OBJETO Y NECESIDAD DEL PROYECTO DE LA LÍNEA NARANJA

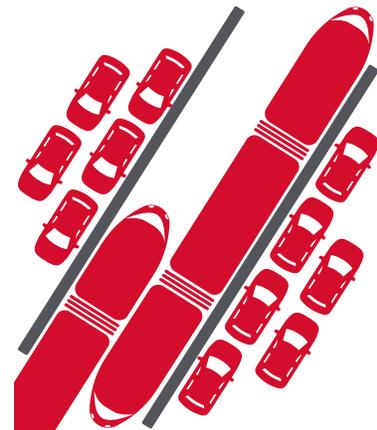
A medida que la región crece, la congestión de las carreteras continúa empeorando, lo que lleva a una degradación de los servicios de autobuses locales y expresos combinado con una mayor demanda de un mejor acceso al transporte. La falta de opciones de movilidad y la capacidad limitada de las carreteras para adaptarse a este crecimiento ha obstaculizado la vitalidad continua y la salud económica de la ciudad de Austin y la región en general. El acceso inadecuado al transporte para muchos residentes de la ciudad y la creciente demanda de viajes están dando como resultado un aumento de los tiempos de viaje, una disminución de la movilidad y costos de viaje adicionales para residentes y negocios. El sistema de transporte de Austin debe adaptarse a este crecimiento continuo de la población y el empleo. Por lo tanto, es apropiado considerar una variedad de estrategias para satisfacer la necesidad identificada de una mayor inversión en transporte que respaldará los planes de crecimiento en toda la ciudad de Austin y la región en general.

El propósito del Proyecto de la Línea Naranja es satisfacer la creciente demanda de viajes por corredores con una opción de transporte de alta capacidad confiable, segura, rentable, competitiva en el tiempo y de última generación que sea a prueba de congestión

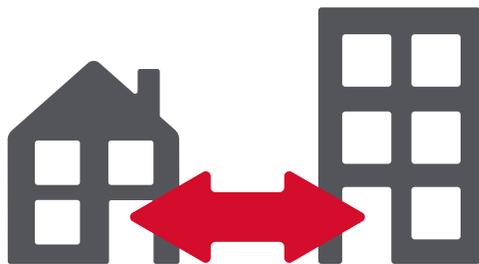
Las cuatro necesidades que abordaría el Proyecto de la Línea Naranja son:



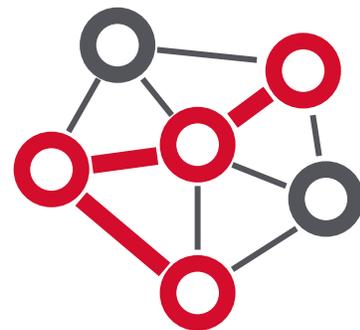
Apoyar de manera Sostenible el Crecimiento Poblacional y Económico de Austin



Aumentar la Capacidad de la Red de Transporte para Satisfacer la Creciente Demanda de Viajes



Proporcionar Mejores Opciones de Tránsito que Vinculen Viviendas Asequibles y Empleos



Apoyar el Crecimiento y la Conectividad con los Centros de Actividad

METAS Y OBJETIVOS

Las metas y los objetivos del Proyecto de la Línea Naranja se basan en las metas establecidas para el Plan de Visión de Project Connect y el Propósito y Necesidad del proyecto. Los extensos esfuerzos de planificación y divulgación pública que culminaron en el Proyecto de la Línea Naranja sirvieron para establecer metas y objetivos relacionados con el proyecto. Las metas son de alto nivel para captar las necesidades, mientras que los objetivos son medidas más específicas en apoyo de las metas más amplias del proyecto. Ellos forman la base para evaluar las alternativas de inversión en tránsito para el Proyecto de la Línea Naranja.



EQUIDAD

Comprometerse con una inversión de transporte inclusivo que beneficie a las comunidades desfavorecidas e identificar estrategias para mitigar el desplazamiento

OBJETIVOS

- Involucrar proactivamente a todos los miembros de la comunidad en el proceso de la NEPA independientemente de su raza, color, discapacidad, origen étnico o nivel de ingresos
- Incorporar la consideración de los impactos únicos y las compensaciones que enfrentan las comunidades desfavorecidas en el diseño de inversión en transporte y el proceso de toma de decisiones



CONFIABILIDAD

Brindar servicio HCT confiable y frecuente a lo largo de las vías de tránsito dentro del corredor del Proyecto de la Línea Naranja

OBJETIVOS

- Brindar un servicio HCT confiable y frecuente
- Usar de manera eficiente la red de transporte existente y proporcionar vías de tránsito para el transporte



SOSTENIBILIDAD

Contribuir a una red de transporte social y ambientalmente sostenible

OBJETIVOS

- Mitigar el aumento del costo de vida proporcionando alternativas seguras y asequibles a la propiedad de un automóvil
- Mejorar la accesibilidad para los pasajeros que dependen del transporte y las personas que prefieren el transporte sobre los automóviles.
- Reducir el uso de energía y la contaminación mientras se minimizan los impactos al medio ambiente



EXPERIENCIA DEL CLIENTE

Aumentar la eficiencia, el atractivo y la utilización del servicio de HCT dentro del corredor del Proyecto de la Línea Naranja

OBJETIVOS

- Brindar una experiencia de viaje que sea competitiva con el automóvil
- Brindar servicios, comodidades e instalaciones de tránsito seguros y cómodos
- Coordinar con los servicios de transporte existentes y planificados
- Mejorar las opciones modales para alentar a caminar y andar en bicicleta a las estaciones de transporte

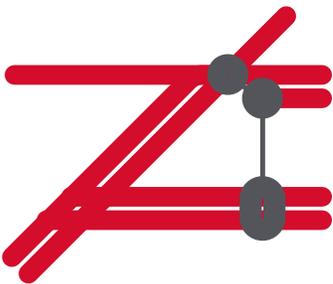


POLÍTICA Y USO DE LA TIERRA

Apoyar patrones de desarrollo y uso de la tierra “compactos y conectados”

OBJETIVOS

- Ampliar el acceso de tránsito a destinos locales y regionales, centros de actividad y centros de empleo
- Apoyar la revitalización compacta y las oportunidades de desarrollo de uso mixto dentro del corredor de la Línea Naranja



IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIONES

Desarrollar y seleccionar una inversión del Proyecto de la Línea Naranja respaldado por la comunidad para su implementación

OBJETIVOS

- Desarrollar y seleccionar una inversión en transporte HCT de la Línea Naranja con un fuerte apoyo público, de las partes interesadas y de la agencia
- Desarrollar y seleccionar una inversión en tránsito HCT de la Línea Naranja que equilibre costos y beneficios
- Desarrollar y seleccionar una inversión en tránsito HCT de la Línea Naranja que esté “preparada para el futuro” para Facilitar la incorporación de tecnologías emergentes y diseñado para la interoperabilidad con futuros corredores HCT

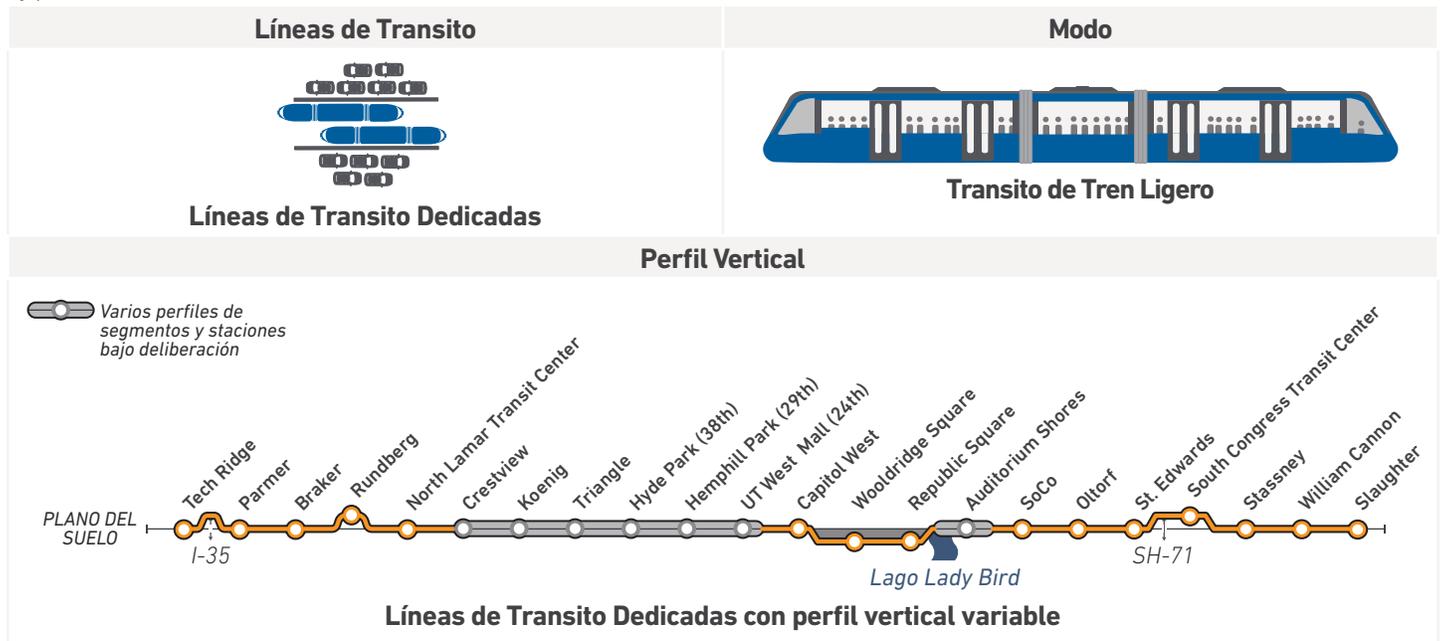
ALTERNATIVAS A CONSIDERAR

El EIS evaluará una alternativa (construcción) de tren ligero y una alternativa de no acción. A continuación, se proporciona una descripción de cada alternativa:

ALTERNATIVA DE TRÁNSITO LIGERO (CONSTRUCCIÓN)

Alternativa de Construcción es un tren ligero que opera en una vía de tránsito dedicada de 20 millas desde Tech Ridge en Parmer Lane en el extremo norte del corredor hasta justo al norte de Slaughter Lane en South Congress Avenue en el extremo sur del corredor. Se propone que la vía de tránsito opere al nivel de la calle (en el centro) en la mayor parte del corredor. Las ubicaciones seleccionadas entre MLK Jr. Blvd y Crestview Station pueden usar una vía de tránsito elevada, si es necesario. A través del centro, se implementará un túnel por dos razones: 1) para evitar conflictos en la superficie y 2) para permitir trenes más largos para adaptarse al crecimiento futuro.

La Línea Naranja dará servicio a 22 estaciones. Actualmente, el servicio está previsto para operar cada 10 a 15 minutos, los siete días de la semana. La Línea Naranja contará con cobro de tarifas fuera de bordo, estaciones más grandes con embarque nivelado, accesibilidad ADA y priorización de señales de intersección.



ALTERNATIVA DE NO ACCIÓN

La Alternativa de No Acción consiste en los cambios de revisión del sistema de Capital Metro denominados Cap Remap. La Alternativa de No Acción también incluye los proyectos comprometidos dentro del área de estudio del Proyecto que están documentados en el Plan de Transporte Regional (RTP) 2045 de la Organización de Planificación Metropolitana del Área Capital (CAMPO). La Alternativa de No Acción sirve como base para la comparación con la Alternativa (Construir) de Tránsito de Tren Ligero.



RECURSOS AMBIENTALES A SER ESTUDIADOS

El EIS evaluará los efectos potenciales a los entornos humanos y naturales bajo la Alternativa de No Acción y la Alternativa de Tránsito de Tren Ligero. Los recursos ambientales que se analizarán en el EIS incluyen:



ENTORNO FÍSICO Y NATURAL

- Calidad del Aire
- Suelos y Geología
- Calidad del Agua
- Especies Amenazadas y en Peligro
- Energía Materiales Peligrosos Ruido y Vibración
- Impactos Temporales de la Construcción



AMBIENTE HUMANO

- Justicia Ambiental (EJ)
- Seguridad y Protección
- Uso de Suelos y Zonificación
- Desarrollo Socioeconómico y Económico
- Servicios Públicos de Transporte
- Adquisiciones de Tierras y Desplazamientos



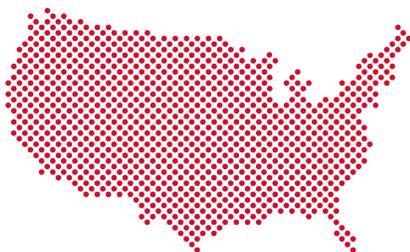
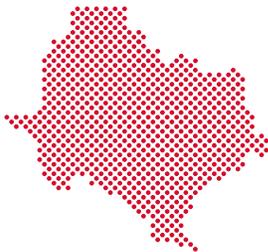
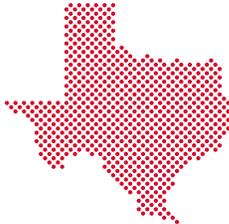
AMBIENTE CULTURAL

- Cultural, Histórico y Arqueológico
- Parques y Recreativo
- Evaluación de la Sección 4 (f)
- Visual y Estético
- Recursos del Vecindario y la Comunidad

PARTICIPACIÓN DE AGENCIAS Y PÚBLICA

El FTA enfatiza la coordinación temprana con las agencias para garantizar que el proceso de revisión ambiental satisfaga la NEPA y otros requisitos reglamentarios. La participación temprana y continua con las agencias será fundamental para hacer avanzar el proyecto a la siguiente fase de implementación. Por lo tanto, FTA y Capital Metro han invitado a las agencias locales, regionales, estatales y federales enumeradas en las siguientes secciones a participar en el proceso de revisión ambiental.

El propósito del proceso de determinación del alcance es informar a las agencias gubernamentales, las partes interesadas afectadas y el público en general sobre el Proyecto y solicitar sus aportes y comentarios. Las Reuniones Públicas de Alcance son una oportunidad para que el público aprenda más sobre el Proyecto y envíe sus comentarios. Después del alcance, Capital Metro continuará brindando oportunidades para la participación pública, incluida la celebración de reuniones públicas y audiencias sobre el DEIS durante su período de comentarios públicos.



AGENCIAS LOCALES INVOLUCRADAS

- Distrito Escolar Independiente de Austin (AISD)
- Ciudad de Austin (COA) Oficina de Project Connect
 - Departamento de Transporte de Austin (ATD)
 - Oficina del Programa del Corredor de COA (CPO)
 - Departamento de Vivienda y Planificación de COA (HPD)
 - Departamento de Desarrollo Económico de COA (EDD)
 - Departamento de Parques y Recreación de COA (PARD)
- Alianza del Centro de Austin (DAA)
- Autoridad de Vivienda de COA (HACA)
- Condado de Travis

AGENCIAS REGIONALES INVOLUCRADAS

- Consejo de Gobiernos de la Zona Capital (CAPCOG)
- Sistema de Transporte Rural de la Zona Capital (CARTS)
- Organización de Planificación Metropolitana del Área Capital (CAMPO)
- Autoridad Regional de Movilidad del Centro de Texas (CTRMA)
- Autoridad del Río Colorado Bajo (LCRA)

AGENCIAS ESTATALES INVOLUCRADAS

- Comisión de Calidad Ambiental de Texas (TCEQ)
- Departamento de Transporte de Texas (TxDOT)
- Comisión Histórica de Texas (THC)
- Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas (TPWD)
- Universidad de Texas (UT)

NACIONES TRIBALES INVOLUCRADAS

- Tribu de Texas Alabama-Coushatta
- Tribu Apache de Oklahoma
- Nación Comanche
- Tribu Coushatta de Luisiana
- Tribu Tonkawa de Indios de Oklahoma
- Tribus de Wichita y afiliadas (Wichita, Keechi, Waco y Tawakonie), Oklahoma

AGENCIAS FEDERALES INVOLUCRADAS

- Oficina de Asuntos Indígenas
- Agencia Federal del Manejo de Emergencias (FEMA)
- Administración Federal de Carreteras (FHWA)
- Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EUA (USACE)
- Departamento de Agricultura de los EUA, Servicio de Conservación de Recursos Naturales (USDA-NRCS)
- Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de los Estados Unidos (HUD)
- Departamento de Interior de los EUA (USDI)
- Agencia de Protección Ambiental de los EUA (EPA)
- Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EUA (USFWS)

REUNIONES DEL ALCANCE

Durante la pandemia de COVID-19, Capital Metro ha trabajado para brindar oportunidades de participación del público de manera segura y recopilar comentarios del público sobre el Proyecto de la Línea Naranja. Con el fin de llegar a más personas, facilitar el acceso a la información y fomentar las aportaciones, Capital Metro llevará a cabo reuniones del alcance virtuales en vivo. Los materiales están disponibles en inglés y español en línea en ProjectConnect.com/Get-Involved, con las preguntas de la encuesta y el formulario de comentarios adjuntos.

REUNIONES DE ALCANCE PÚBLICO

Las reuniones públicas virtuales de alcance publico serán:

lunes 25 de enero de 2021 6:00 p.m. - 7:00 pm. en inglés
martes 26 de enero de 2021 6:00 p.m. - 7:00 pm. en español
miércoles 27 de enero de 2021 10:00 a.m. - 11:00 a.m. en inglés
viernes 29 de enero de 2021 Mediodía - 1:00 p.m. en inglés

Para registrarse para una reunión, vaya a ProjectConnect.com/Get-Involved o llame al (512) 904-0180.

El contenido de la presentación será el mismo en cada reunión, con una sesión de preguntas y respuestas al finalizar. Las solicitudes de traducción de idioma o adaptaciones deben hacerse a Capital Metro al menos tres días hábiles (72 horas) antes de la fecha de la reunión virtual programada, llamando al (512) 904-0180.



¿CÓMO SE PUEDEN ENVIAR COMENTARIOS?

Además de enviar comentarios en una reunión pública virtual de alcance, otras formas de enviar comentarios incluyen:

Sitio web del proyecto: ProjectConnect.com/Get-Involved

Correo electrónico: OrangeLine@capmetro.org

Línea directa del proyecto: (512) 369-7703

Correo: Equipo del proyecto Orange Line
Capital Metro
607 Congress Avenue
Austin, TX 78701

El período de revisión del alcance y comentarios es desde el 25 de enero de 2021 hasta el 5 de marzo de 2021.



PRÓXIMOS PASOS

Los comentarios de alcance serán documentados y considerados para mejorar el Propósito y Necesidad del Proyecto de la Línea Naranja, las alternativas consideradas, los efectos ambientales potenciales que se estudiarán y la coordinación de la agencia y el proceso de participación pública para el Proyecto. El DEIS se preparará siguiendo el proceso de determinación del alcance, con un período de circulación pública de 30 días previsto para la primavera de 2022. Tras el período de comentarios sobre el DEIS, la FTA y Capital Metro prepararán un EIS/ROD final combinado para completar el proceso de revisión ambiental. El proceso de revisión ambiental será seguido por diseño más detallado de ingeniería, adquisición de vehículos y construcción.



¿TIENE PREGUNTAS?



La Oficina de Project Connect está ubicada en 607 Congress Ave.

El horario de oficina se ha interrumpido debido a las restricciones de COVID-19. Consulte el sitio web para obtener actualizaciones.



Visite ProjectConnect.com

Valoramos su opinión. Regístrese para recibir actualizaciones u obtener información sobre las próximas reuniones.



Síguenos en Twitter [@CapMetroATX](https://twitter.com/CapMetroATX) y [@ATP_org](https://twitter.com/ATP_org)



Únete a nosotros en Facebook.com/CapitalMetro y Facebook.com/AustinTransitPartnership