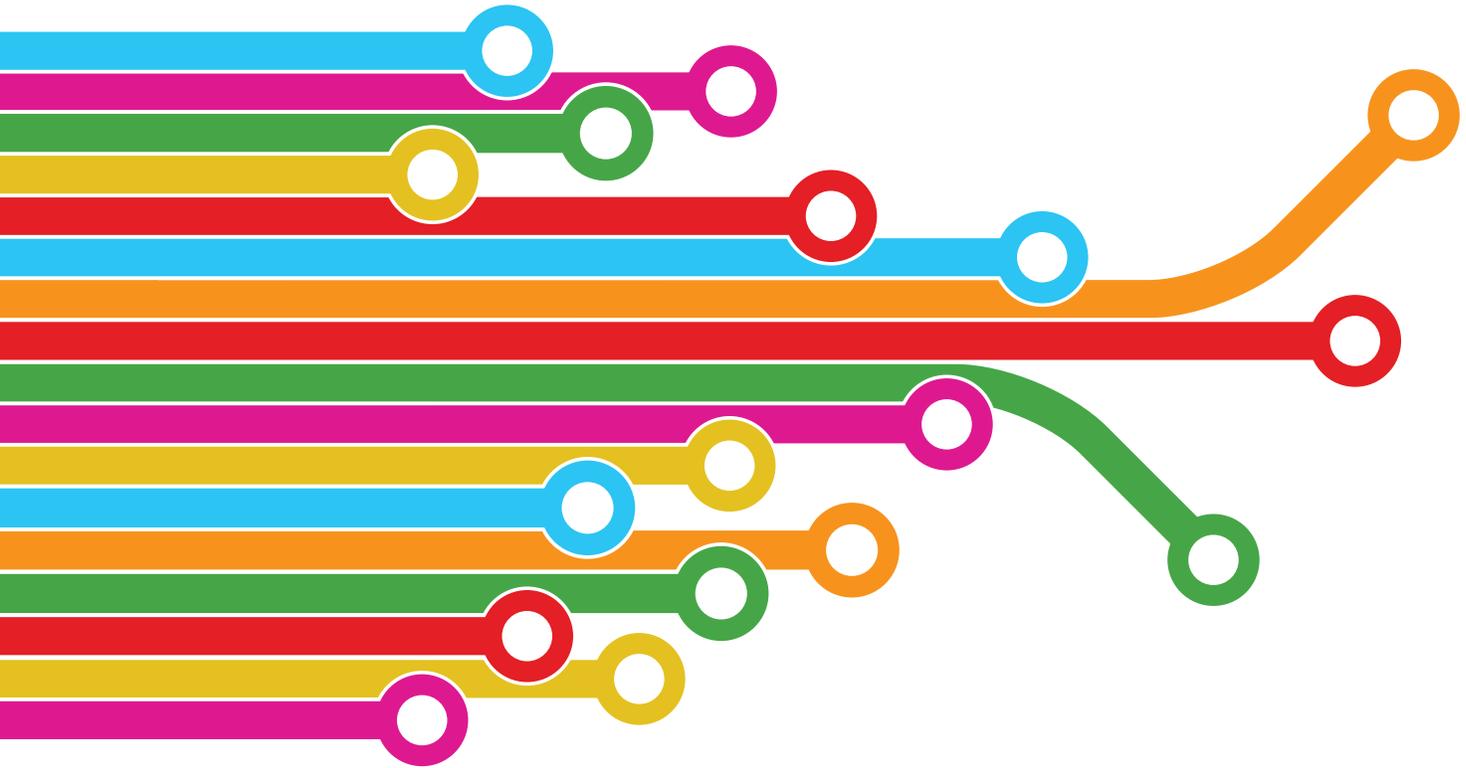




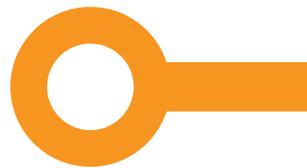
**METRO**



*projectconnect*



*Tu Plan, Tu*  
**Línea Naranja**



# CONTENIDO

<b>POR QUÉ PLANEAR LA LÍNEA NARANJA</b>	<b>1</b>
<b>PLANEACIÓN DEL CORREDOR Y EVOLUCIÓN DEL LA RUTA</b>	<b>2</b>
<b>EXPLORANDO NUESTRAS OPCIONES PARA UN TÚNEL</b>	<b>4</b>
<b>CÓMO SE CONFORMA TODO EL SISTEMA</b>	<b>5</b>
<b>CÓMO LLEGAMOS AQUÍ</b>	<b>6</b>
<b>QUIENES ESTÁN INVOLUCRADOS</b>	<b>7</b>
<b>QUE HEMOS ESCUCHADO</b>	<b>9</b>
<b>CÓMO PODRÍA SER IMPLEMENTADA</b>	<b>10</b>
<b>LÍNEA NARANJA EN UN VISTAZO</b>	<b>11</b>
<b>TÚ QUE SACAS DE ESTO</b>	<b>12</b>
<b>QUE SIGUE</b>	<b>14</b>



**METRO**



*projectconnect*

# POR QUÉ PLANEAR LA LÍNEA NARANJA

## » LA NECESIDAD Y LA VISIÓN

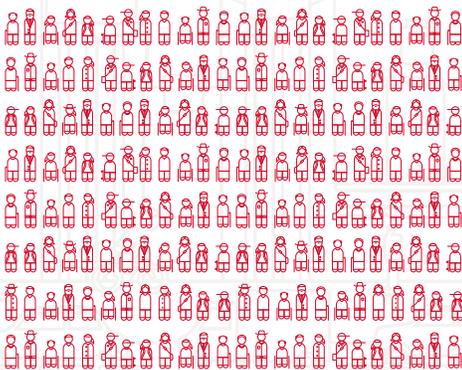
Capital Metro comenzó a desarrollar el Plan de Visión de Project Connect en el 2016. La necesidad de la visión de Project Connect es el resultado del auge de la población del centro de Texas, que prevé duplicarse para 2040. Este crecimiento causará tensión adicional en la red de carreteras y dará como resultado un aumento a 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.

En diciembre de 2018, la Junta Directiva de Capital Metro aprobó el Plan de Visión de Project Connect, que identificó corredores para la inversión potencial en Tránsito de Alta Capacidad (HCT por sus siglas en inglés), además de otras mejoras como nuevas rutas de MetroRapid, mejoras de la Línea Roja, desarrollo de la Línea Verde, rutas adicionales de MetroExpress con estacionamientos dedicados a pasajeros, y Circulación de Barrios (Neighborhood Circulator).

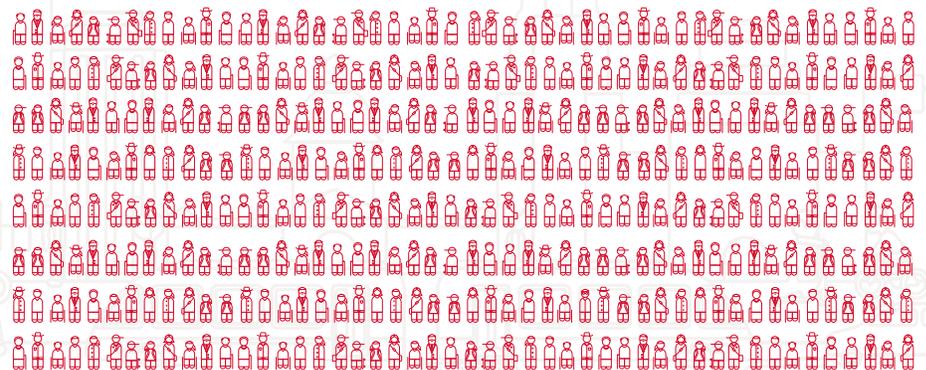
En el 2019, el Ayuntamiento de Austin aprobó el Plan de Movilidad Estratégica de Austin, que establece un objetivo de política para cuadruplicar la proporción de viajeros que usan el tránsito para el 2039. El Plan de Visión de Project Connect se incluye como parte integral de la ASMP, y ambas iniciativas proporcionan un camino a seguir para resolver los futuros desafíos de movilidad que enfrenta la región.

La construcción y operación de HCT es una herramienta efectiva para abordar las presiones de crecimiento de la región, mejorar la movilidad y conectar a los tejanos de la región con sus destinos de viaje. HCT hará que los tiempos pico de viaje en transporte sean más rápidos que los tiempos pico de viaje en automóvil y creará un servicio de transporte confiable. Project Connect es una inversión multigeneracional y se planificará para dar cabida a la última tecnología de vehículos en lo que respecta al mercado.

**2019**  
Población: **2M+**



**2040**  
Población: **4M+**



## » CÓMO SE ADAPTA AL SISTEMA LA LÍNEA NARANJA

El Plan de Visión del Project Connect identificó dos corredores HCT - el Corredor Línea Azul y el Corredor Línea Naranja - como la columna vertebral del futuro sistema. Capital Metro inició el Estudio del corredor de Línea Naranja en el 2019 para definir mejor manera la Línea Naranja HCT y explorar cómo podría avanzar a ser como una inversión individual (para atraer fondos federales) y como ser parte del sistema Capital Metro (como parte del sistema local y proceso de planificación regional). El Plan del Sistema Project Connect avanzará significativamente luego de la adopción de la Alternativa Preferida Localmente (LPA) de la Línea Naranja.

Este documento proporciona una visión general del proceso utilizado para evaluar HCT en Austin y la ruta para desarrollar un LPA propuesto, incluyendo cómo se utilizaron los aportes del público y de la agencia para elaborar el LPA propuesto. Se ilustran las principales características y los beneficios de la LPA, y se describen las acciones futuras en el camino hacia la implementación.

### PRUEBA A FUTURO DEL SISTEMA

- » Identificar cómo la Líneas Naranja, Azul y Dorada se cruzan (sirven a la misma estación) o se interlinean (operan en una misma parte de la ruta)
- » Considerando los costos y beneficios asociados con la construcción de un túnel de tránsito para la Línea Naranja, Azul y Dorada
- » Coordinación con MetroRapid, Líneas Roja y Verde, MetroExpress y Circulación de Barrios (Neighborhood Circulator) para facilitar las conexiones con todo el sistema.

# PLANEACIÓN DEL CORREDOR Y EVOLUCIÓN DEL LA RUTA

## »» DESARROLLO DE CONCEPTO DE LA LÍNEA NARANJA

En abril de 2019, Capital Metro inició un estudio formal para investigar la viabilidad del Tránsito de Alta Capacidad (HCT) desde Tech Ridge en el norte de Austin hasta Slaughter en el sur de Austin. Basado en el sistema anterior en los ejercicios de planificación, Capital Metro identificó la Línea Naranja como un corredor de aproximadamente 21 millas con 21 estaciones. La evaluación técnica y los comentarios de la comunidad determinaron que el transporte de Tren Ligerero (LRT) es el más eficaz para satisfacer la demanda de viajes en el corredor de la Línea Naranja y maximizar la compatibilidad con la línea azul y la línea dorada.



## PROYECTO PARA CONECTAR RUTAS

La configuración del sistema LRT permite que múltiples rutas operen en el mismo corredor, creando muchas combinaciones de ruta. La intercalación de las rutas puede proporcionar a los pasajeros un servicio más frecuente o tiempos más cortos de espera para un camión o tren. Los segmentos que tendrían un servicio intercalación incluyen:

»» Línea Dorada / Línea Azul intercalación en la calle 4 entre el centro MetroRail Station y Republic Square

»» Línea Naranja / Línea Azul intercalación entre Republic Square y Lamar Norte Transit Center

»» Línea Naranja / Línea Dorada intercalación entre Republic Square y Congress Sur Transit Center

## MEJORES TRASBORDOS EN PUNTOS CLAVE

El programa de Project Connect incluye un plan para mejorar algunas de las ubicaciones de transporte existentes de Capital Metro, los cuales se convertirán en lugares más agradables que funcionarán como centros de movilidad multimodal. Los centros de movilidad son más que simples estaciones de transportes típicas. Estos se encuentran programados, bien diseñados en lugares con múltiples comodidades y facilidad de acceso para el transporte. Los centros de movilidad exitosos pueden ayudar a hacer que el servicio de transporte sea más grato tanto para viajeros frecuentes como para ocasionales. Se planea que la Línea Naranja tenga paradas en centros de transporte existentes que pueden evolucionar a centros de movilidad para facilitar el uso del sistema y los transbordos entre rutas.



## EJEMPLOS DE VIAJES

**Sofía** comienza su viaje en Crestview y trabaja cerca de la estación Oltorf. Su tiempo actual en auto varía de **24 a 55 minutos**, mientras que su viaje en camión es de **31 minutos**.



con el nuevo tren ligero

El viaje de Sofía en la Línea Naranja sería de **23 minutos**.



**Ria** se dirige desde su casa cerca de Rundberg a un concierto en Riverside. Ella **no tiene carro**. Su tiempo de viaje actual en camión es de **63 minutos**, haciendo transbordo entre dos líneas de camiones locales.



con el nuevo tren ligero

El traslado de Ria sería de **35 minutos**, incluyendo el transbordo de la Línea Naranja a la Línea Azul en Republic Square.



**Sanjay** comienza su viaje en ACC Highland e irá con sus amigos a Auditorium Shores. Su tiempo actual de traslado en auto varía de **20 a 55 minutos**, mientras que su traslado en camión es de **45 minutos**.



con el nuevo tren ligero

El tiempo de traslado de Sanjay en la Línea Dorada sería de **22 minutos**.



**Diego** es un sobrecargo de vuelo que vive en Downtown y se traslada regularmente al aeropuerto. Su tiempo actual de traslado en auto varía entre **18 a 35 minutos**, mientras que su traslado en camión es de **44 minutos**.



Nota: El tiempo de viaje en automóvil no considera el tiempo que se ocupa para encontrar un lugar de estacionamiento.

# EXPLORANDO NUESTRAS OPCIONES PARA UN TÚNEL

Dependiendo de la frecuencia del servicio y de cómo se interrelaciona el sistema LRT, un túnel del centro podría proporcionar beneficios operativos. Al operar a nivel de la calle, la cantidad de trenes por hora a través de una intersección específica (por ejemplo, 4th Street y Guadalupe o Cesar Chavez y Trinity) podría afectar negativamente a la red de transporte, ya que otros modos esperan a que pase el tren. La frecuencia de los trenes podría ajustarse con más tiempo entre trenes para mitigar estos efectos, pero esto

limitaría la capacidad del sistema. Un túnel no solo evita conflictos a nivel de la calle, sino que también elimina las limitaciones de capacidad.

El equipo de Project Connect continuará estudiando la viabilidad de un túnel de tránsito durante la fase ambiental. El costo estimado del túnel es de \$ 2- \$ 2.5 mil millones de dólares. Este costo se compartiría junto con otros costos de todo el sistema de los corredores Naranja, Azul y Dorado.

## »» OPERACIÓN MÁS SEGURA CON UNA COMPLETA AUTONOMÍA:



Un túnel en el centro proporcionará un entorno más seguro para todos los tipos de movilidad.

## »» OPORTUNIDAD DE DESARROLLO:



Este tipo de transporte puede generar diversos tipos de espacios incluyendo:

- ventas minoristas/comida
- baños
- espacios de arte
- ambientes controlados con aire acondicionado

## »» PREPARADO PARA EL FUTURO:



Permite que el sistema aumente la capacidad para la demanda futura de servicios.

## »» MEJORA LA FIABILIDAD OPERACIONAL EN EL TRANSPORTE:



Los beneficios de la autonomía con el exterior y/o la superficie mejoran la fiabilidad del tiempo de viaje y, en última instancia, la calidad del viaje para todos en toda la ciudad.

## »» UN SERVICIO SUBTERRÁNEO MÁS RÁPIDO:



El túnel del centro evitaría aproximadamente el 20% de las señales de tráfico que se encuentran en la superficie, lo que mejora la velocidad y la fiabilidad de toda la red.



## »» REDUCCIÓN DE CONFLICTOS EN LA SUPERFICIE:



Con la construcción de un túnel en el centro, aproximadamente el veinte por ciento de las intersecciones podrían quedar libres de conflictos, lo que mejoraría la seguridad, la confiabilidad y el tiempo de viaje para todos los tipos de movilidad, incluidos los vehículos de emergencia.

## »» CRECIMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO:



Al colocar un sistema de transporte de tren ligero en un túnel y expandir las opciones de servicio del corredor, se puede ayudar a mantener la capacidad de movilidad del corredor y reaccionar ante el crecimiento y la congestión que conlleva.

# CÓMO SE CONFORMA TODO EL SISTEMA

## LEYENDA

**Tren Ligero**  
 Línea Naranja  
 Línea Azul  
 Línea Dorada

**METROBUS**  
 2 Rutas Locales  
 Frecuentes Actuales

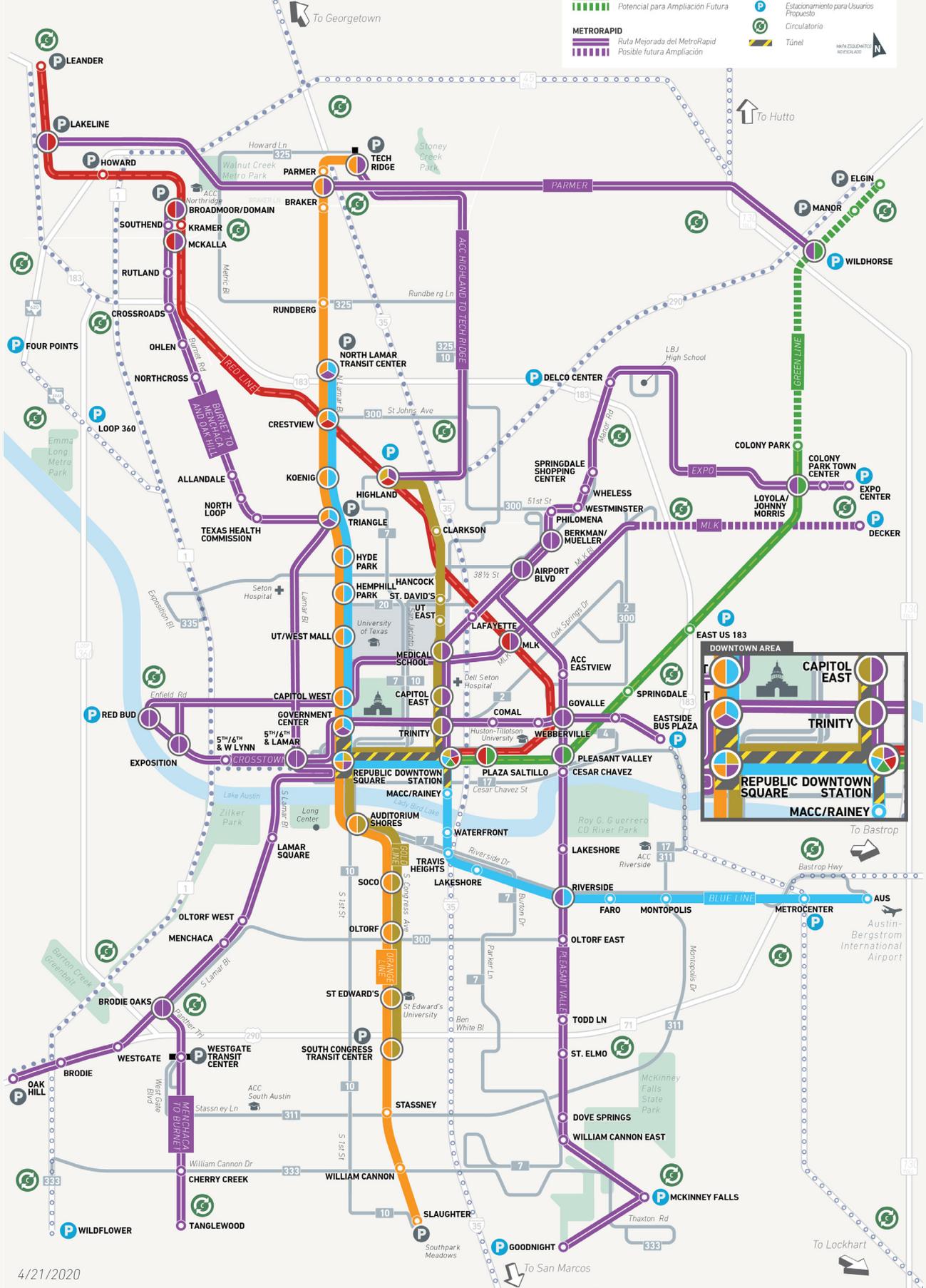
**METROEXPRESS**  
 MetroExpress Actual  
 MetroExpress Futuro

**METROACCESS**  
 Disponible dentro del área de servicio de CapMetro  
 Estacionamiento para Usuarios Actual  
 Estacionamiento para Usuarios Propuesto  
 Circulatorio  
 Túnel

**METRORAIL**  
 Línea Roja  
 Línea Verde  
 Potencial para Ampliación Futura

**METRORAPID**  
 Ruta Mejorada del MetroRapid  
 Posible futura Ampliación

MEMORANDUM METRO



## » ¿QUÉ ES UNA ALTERNATIVA LOCALMENTE PREFERIDA?

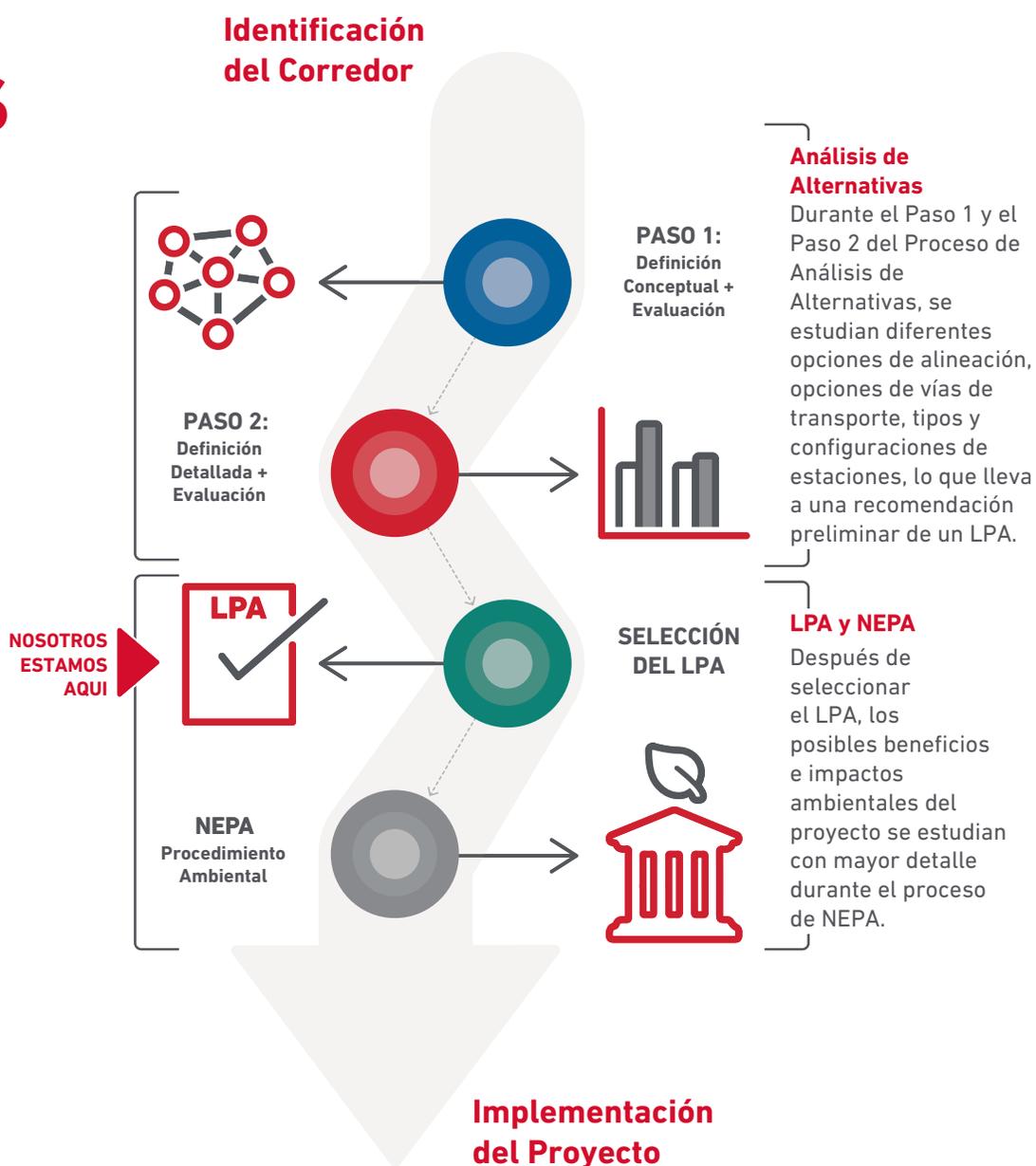
LPA es el término técnico que la Administración Federal de Tránsito (FTA por sus siglas en inglés) usa para describir una inversión de tránsito seleccionada por la comunidad que busca fondos de capital federal. Project Connect buscará fondos federales en línea con las tendencias recientes en las autorizaciones de Subvención de Inversión de Capital bajo el Programa New Starts. El programa considerará otorgar hasta un 50 por ciento. Un

LPA, o proyecto, se compone de una ruta, ruta de tránsito, vehículo, plan de servicio y cualquier infraestructura de soporte requerida (pistas, estaciones e instalaciones de mantenimiento). El LPA puede dividirse en fases para su implementación. Capital Metro está trabajando con las partes interesadas en toda la región para identificar LPA individuales para cada una de las inversiones de tránsito de Project Connect que buscan fondos de capital del FTA.

# CÓMO LLEGAMOS AQUÍ

## » EL PROCESO

El Estudio del corredor de la Línea Naranja ha sido mediante un enfoque por fases, junto con las pautas establecidas por el FTA. El proceso está estructurado como una evaluación escalonada, donde las alternativas se definen, evalúan y refinan o eliminan en cada paso del proceso. El resultado es un LPA propuesto que se refinará aún más en el proceso y las futuras fases del proyecto de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA).



# QUIENES ESTÁN INVOLUCRADOS



## LÍDERES DE LA COMUNIDAD

La participación pública ha sido esencial para el desarrollo de la LPA. Capital Metro ha trabajado con la Red de Embajadores de Project Connect (PCAN), compuesta por más de 150 organizaciones y sujetos interesados de la comunidad en proporcionar información útil para el proyecto.



## AGENCIAS ASOCIADAS

A lo largo del proceso, Capital Metro convocó regularmente un Comité Técnico Asesor (TAC) de miembros del personal de agencias públicas de ciudades locales, condados, agencias de transporte y otras entidades para proporcionar comentarios técnicos relacionados con el proyecto. Los miembros del TAC incluyeron:

- La Ciudad de Austin y el Departamento de Transporte de Austin
- Departamento de Transporte de Texas (TxDOT)
- Organización de Planificación Metropolitana del Área Capital (CAMPO)
- Condado de Travis
- ...y muchos otros



## USTEDES, LOS USUARIOS

A la fecha, Capital Metro ha llevado a cabo tres rondas de participación pública formal para recopilar información en puntos clave del proceso. Capital Metro hizo un esfuerzo especial para conocer a personas en sus comunidades: el equipo de Project Connect se presentó en eventos comunitarios, realizó actividades de divulgación en las paradas del transporte e implementó estrategias innovadoras que incluyeron jornadas en línea para miembros de la comunidad que no podían asistir a las reuniones públicas en persona.



## ACCIONISTAS

Capital Metro realizó un gran acercamiento con los accionistas, incluyendo reuniones en vecindarios, grupos de trabajo y presentaciones en grupos pequeños. Los grupos de trabajo de las partes interesadas ayudaron a proporcionar comentarios centrados en los puntos críticos del corredor.





## » ¿QUÉ ALTERNATIVAS FUERON CONSIDERADAS?

### Alineación

Alternativas de alineación para el Corredor de la Línea Naranja fueron evaluadas y descartadas durante la fase de planificación del sistema del Proyecto Connect.



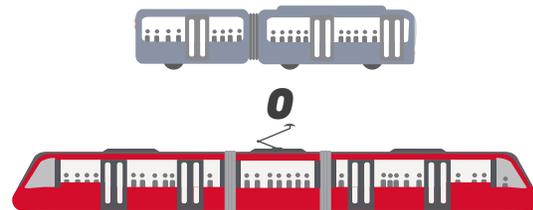
### Carril de Tránsito

El equipo de Project Connect estudió si el corredor de la Línea Naranja operaría en un nivel de calle, elevado o subterráneo, tomando en consideración las restricciones del corredor.



### Modalidad

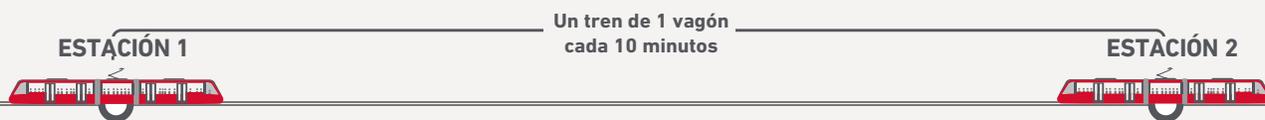
Dos opciones fueron consideradas para el tipo de vehículo que operaría en el proyecto: **Autobús de Tránsito Rápido (BRT)** o **Tren Ligero (LRT)**.



## » CÓMO ASEGURAR LA MAYOR FLEXIBILIDAD

La recomendación técnica para la Línea Naranja es el Tren Ligero (LRT). LRT permite mayor capacidad y flexibilidad operativa para manejar las necesidades de pasajeros estimados existentes y futuros.

### Para Transportar 1,032 Personas Por Hora:



### Para Transportar 2,064 Personas Por Hora:



### Para Transportar 4,128 Personas Por Hora:



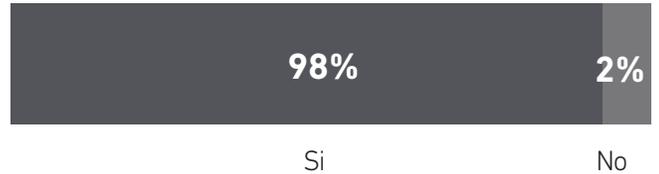
Nota: Las ilustraciones de capacidad son en una sola dirección. Las longitudes en las cuadras del centro (272 pies) pueden acomodar hasta tres vagones.]

# QUE HEMOS ESCUCHADO

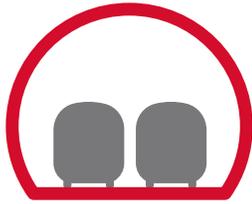
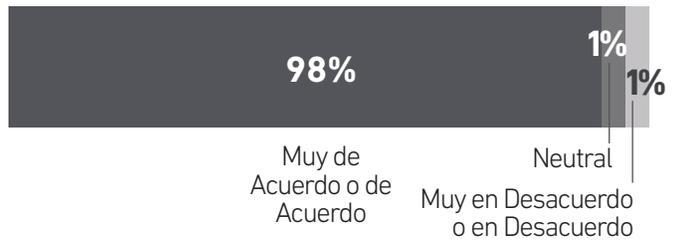


Existe un amplio apoyo para construir las vías dedicadas al corredor para la Línea Naranja.

## »» ESTA ALTERNATIVA CUMPLE CON EL PROPÓSITO Y LA NECESIDAD DEL PROYECTO

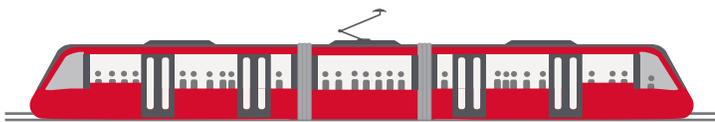
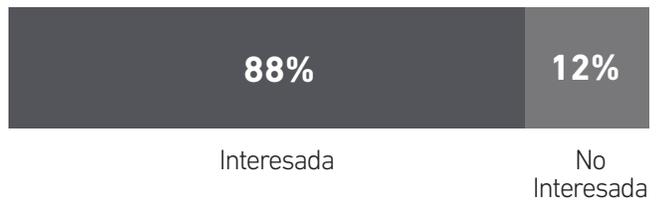


## »» ESTA VÍA DE TRANSITO ES IMPORTANTE



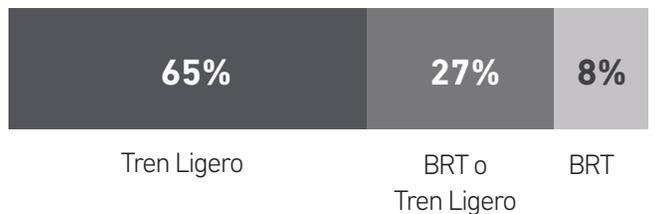
Hay un interés en profundizar el estudio de un túnel en el centro.

## »» POBLACIÓN INTERESADA EN EL TÚNEL



El tren ligero es el medio de transporte preferido por los encuestados

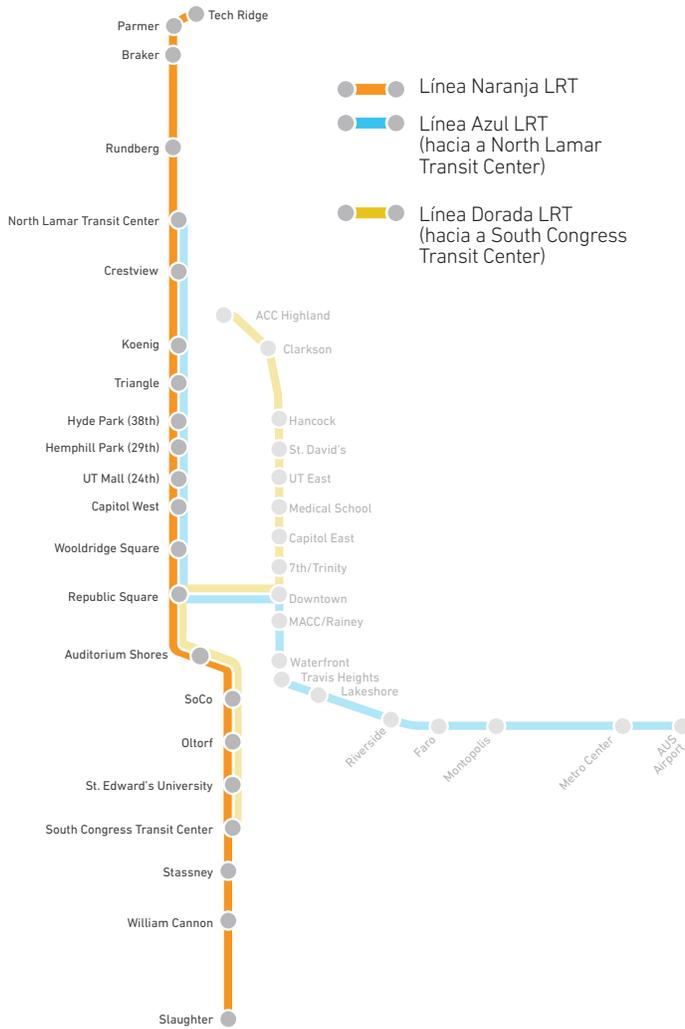
## »» TIPO DE TRANSPORTE



*Nota: Basado en las respuestas de la encuesta realizada durante julio y noviembre de 2019*

# CÓMO PODRÍA SER IMPLEMENTADO

## »» CORREDOR NARANJA LPA Y VISIÓN A LARGO PLAZO



Las Líneas Azul, Dorada y Naranja trabajan en conjunto como un sistema de Servicios interconectados. El plan de financiación y construcción describirá cómo y cuándo cada parte del sistema es pagado, construido, y operado.

## »» CORREDORES DE PROJECT CONNECT

A medida que avanzan los corredores de Project Connect mediante el proceso federal, las siguientes definiciones serán utilizadas para clasificar proyectos por separado para fines de ingeniería. Estas definiciones son de mayor utilidad para el equipo técnico, pero puede ser útil entender cómo el equipo de Project Connect delinear los proyectos para el financiamiento Federal. Estas definiciones también son utilizadas en este informe para garantizar que las métricas, como el costo de capital y la cantidad de pasajeros, reflejen de la mejor manera los proyectos que se llevarán a cabo en el proceso ambiental federal.

### CORREDOR NARANJA

Tech Ridge  
a Slaughter



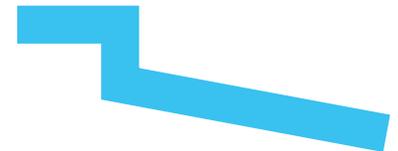
### CORREDOR DORADA

Republic Square  
a ACC Highland



### CORREDOR AZUL

Aeropuerto Austin (AUS)  
a Republic Square

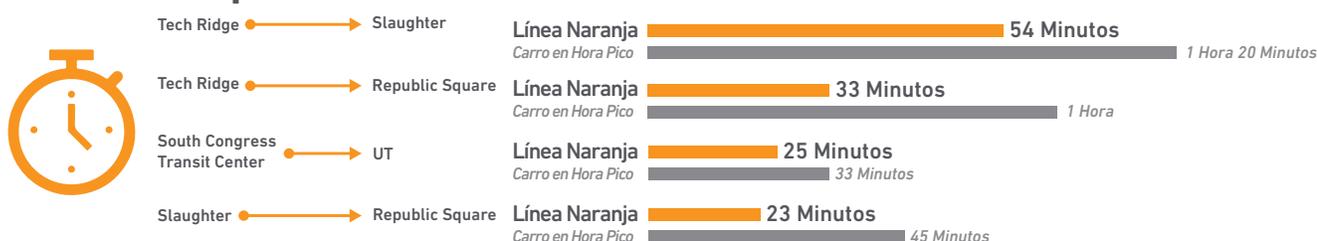


# LÍNEA NARANJA *en un vistazo*

## Modalidad Tren Ligero



### Tiempo de Recorrido



Nota: Los recorridos en auto son 2020 p.m. viajes a horas pico. Fuente Google.

### Costo

**Costo de Capital**  
\$3.8 - \$5.1 mil millones

**Operaciones y Mantenimiento**  
\$47 - \$57 millones anuales

### Usuarios

**Usuarios en día hábil (2040)**  
54,000 - 74,400

### Ambiental

**Reducción de Millas en Traslado de Vehículos**  
107.8 millones de menos millas recorridas anualmente

**Reducción de Combustible Greenhouse**  
42,800 toneladas menos anualmente

### Demografía

**Hogares con cero automóviles en áreas de estaciones**  
3,400 | 8%

**Individuos en pobreza en áreas de estaciones**  
21,900 | 23%

**Minorías en áreas de estaciones**  
45,700 | 48%

## » ¿CUÁL ES LA LPA DE LA LÍNEA NARANJA PROPUESTA?

La LPA de la Línea Naranja propuesta es un tren ligero que opera en 21 millas desde Tech Ridge en el extremo norte del corredor hasta South Park Meadows en el extremo sur del corredor.

Se propone que la vía de tránsito funcione a nivel de la calle (centro de funcionamiento) en la mayor parte del corredor. El perfil del tránsito de la Línea Naranja cerca de la Estación Crestview y el cruce de la Línea Roja se determinarán en espera del resultado de un estudio separado. A través del centro de la ciudad y UT, hay cuatro posibles opciones de tránsito: a nivel de la calle, parcialmente elevado, túnel corto y túnel largo. La selección de la opción de tránsito preferida (o combinación de opciones de tránsito) entre Auditorium Shores y Hemphill Park Station (29th St) se realizará durante la siguiente fase del proyecto (Ingeniería Preliminar).

Se planean 22 estaciones a lo largo de la ruta. La ubicación de estas instalaciones se coordinará con la comunidad local durante la fase de diseño. El servicio ha sido diseñado para operar cada 10 a 15 minutos, siete días a la semana, de 5:00 a.m. a 3:50 a.m. (12:50 a.m. los domingos). La Línea Naranja contará con tarifas fuera del tablero, estaciones más grandes con abordaje nivelado, accesibilidad ADA y priorización de la señal de intersección.

La Línea Naranja se conectará con la Línea Azul y Dorada en el centro de Austin; la ubicación de esa conexión (incluido el posible uso conjunto de un túnel) se determinará en Ingeniería preliminar.

Nota: los datos presentados en la sección "De un vistazo" reflejan solo la Línea Naranja como un proyecto independiente.

# TÚ QUE SACAS DE ESTO

## MAYOR CONFIABILIDAD

- La Línea Naranja operará en vías de tránsito exclusivas (separado del tráfico en general).
- Esto significa menos interrupciones en el servicio y libre de congestiones.
- Las vías de tránsito exclusivas dejan de lado conjeturas para la estimación en tiempos de viajes.

## MAYOR ACCESO A EMPLEOS

- 8%+ de los hogares cercanos al corredor de la Línea Naranja no tienen acceso a un auto.
- 23%+ de las personas cercanas al corredor de la Línea Naranja viven bajo la línea de pobreza.
- 150,000+ trabajos estarán accesibles usando la Línea Naranja.
- La Línea Naranja proporcionará una conexión frecuente y confiable entre los trabajos y los residentes que los necesitan.

## AMPLIA VENTANA DE SERVICIO

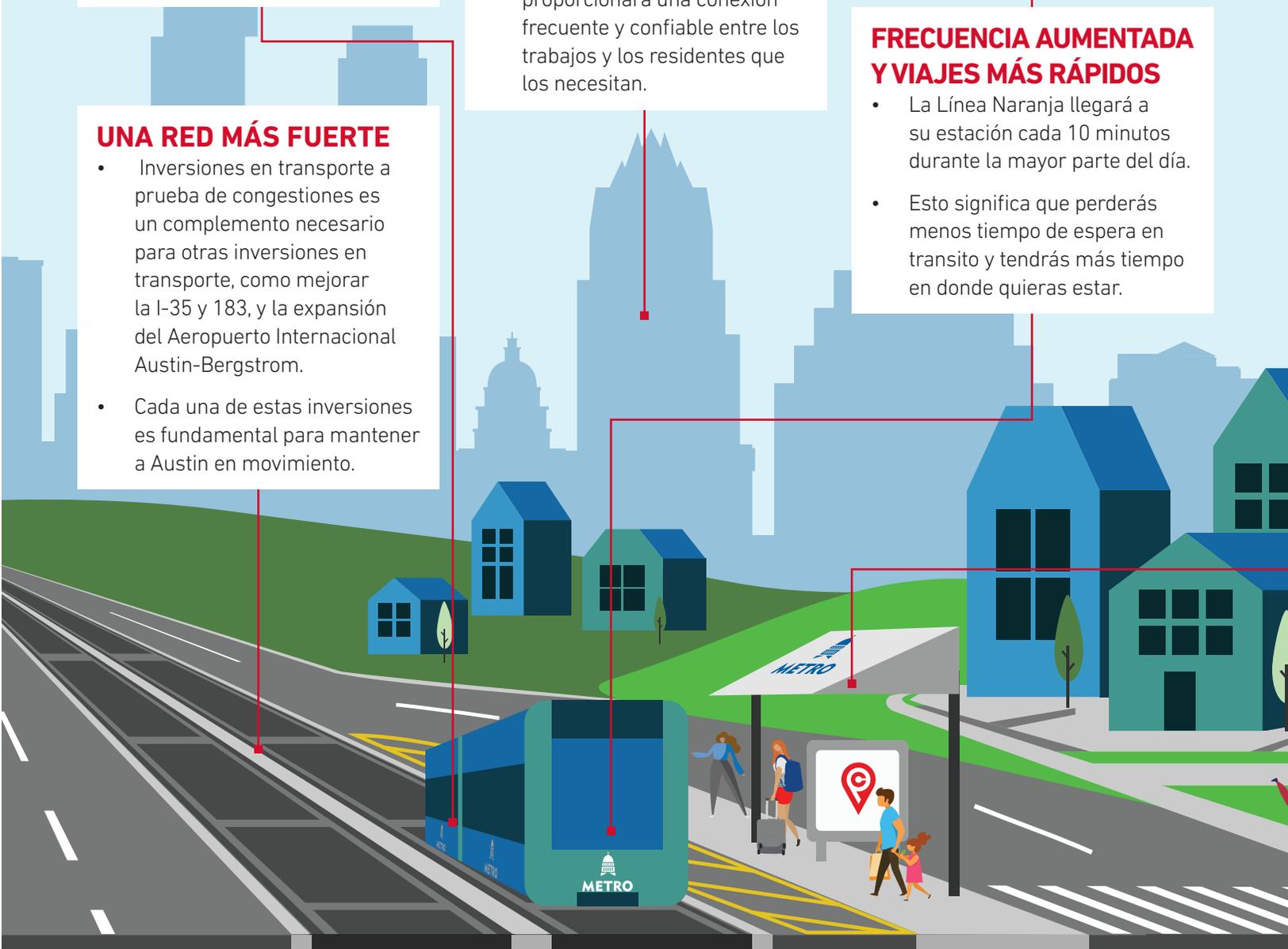
- El servicio de la Línea Naranja asume un comienzo a las 5:00 a.m. y termina a las 3:50 a.m. del día siguiente (los Domingos a las 12:50 a.m.).
- Este servicio modelo de casi 24 horas, 7 días a la semana, significa que la Línea Naranja estará lista cuando usted la necesite.

## UNA RED MÁS FUERTE

- Inversiones en transporte a prueba de congestiones es un complemento necesario para otras inversiones en transporte, como mejorar la I-35 y 183, y la expansión del Aeropuerto Internacional Austin-Bergstrom.
- Cada una de estas inversiones es fundamental para mantener a Austin en movimiento.

## FRECUENCIA AUMENTADA Y VIAJES MÁS RÁPIDOS

- La Línea Naranja llegará a su estación cada 10 minutos durante la mayor parte del día.
- Esto significa que perderás menos tiempo de espera en tránsito y tendrás más tiempo en donde quieras estar.



## APOYO PARA PLANES REGIONALES

- El plan de movilidad estratégica de Austin prevé que el 16% de Austin utilizará el transporte para poder ir trabajar para 2039.
- Transporte rápido, servicio confiable y frecuente (como el de la Línea Naranja) es necesario para que esto suceda.

## MAS OPCIONES

- Los corredores de las Líneas Naranja, Azul y Dorada están siendo diseñados para maximizar conexiones hacia donde quieras ir.
- Tránsito a prueba de congestión te llevará allí sin el dolor de cabeza ocasionado por tráfico y estacionarse.
- Si eres conductor, habrá menos autos frente a ti.

## COMUNIDADES PROSPERAS

- Se espera que la población del centro de Texas casi se duplique en los próximos 20 años.
- La construcción de viviendas no esta cumpliendo con la demanda, que significa que los costos de vivienda seguirían aumentando.
- Las Líneas Naranja, Azul y Dorada pueden ser una buena herramienta para ayudar a preservar viviendas accesibles para todos los niveles de ingresos.

## SUSTENTABILIDAD Y MEJOR CALIDAD DEL AIRE

- El transporte juega un papel importante en la confrontación de retos ambientales.
- Invertir en la Línea Naranja ayudará a Austin a cumplir con normas nacionales de calidad del aire reduciendo las emisiones y contaminantes de vehículos en general.
- La Línea Naranja apoya los objetivos del Plan Climático Comunitario de la Ciudad de Austin al reducir los gases del efecto invernadero.

## INVIRTIENDO EN EL FUTURO

- El corredor de la Línea Naranja es la columna vertebral de Austin y la región.
- Repensar cómo usamos nuestro espacio para mover personas es clave para un Austin saludable.
- La Línea Naranja es un gran paso hacia un futuro más sustentable y ha sido pensada para evolucionar con la tecnología.



## QUE SIGUE

Una vez que la Mesa Directiva de Capital Metro adopte el LPA de la Línea Naranja y el Consejo de la Ciudad de Austin lo respalde, el proyecto estará listo para avanzar a través de los próximos pasos en el proceso de implementación. Los siguientes pasos incluyen: identificar un plan de implementación que incluya fondos, completar el proceso de revisión ambiental federal, completar el diseño final y comenzar con la construcción. Capital Metro continuará interactuando con la comunidad a medida que avance el proyecto de la Línea Naranja.

# Línea Naranja

*Es tiempo de un transporte público regional en el que podemos confiar.*

***¡Es tiempo de dar partida!***

### » ¿CÓMO SERÁ FINANCIADO?

Una vez que se seleccione un LPA, la Línea Naranja sería elegible para recibir fondos federales en línea con las tendencias recientes en las autorizaciones de Subvención de Inversión de Capital (CIG). El programa CIG puede otorgar hasta el 50% del

costo del capital total. Otros fondos provendrán principalmente de fuentes locales, y la autorización de nuevos fondos locales para dirigirse a una parte o la totalidad de la Línea Naranja podría estar en la boleta electoral de noviembre de 2020.



## Acciones del Consejo Directivo de Capital Metro sobre la LPA

- El Consejo Directivo de Capital Metro adopta la LPA del corredor independiente.
  - Paso necesario para la financiación federal
- El Consejo Directivo de Capital Metro adopta el Plan del Sistema

## Acción de los socios locales sobre LPA

- El Ayuntamiento de Austin respalda la LPA
- CAMPO adopta la LPA en el Plan de Transporte de Largo Alcance (LRTP) en junio de 2020

## Implementación

- Desarrollar un plan de implementación
- Definir proyectos para la construcción / financiamiento
- Finalizar el paquete de financiamiento



## Inversiones

# Implementación de la Línea Naranja

### Trabajo Ambiental

Posibles impactos en el medioambiente natural, social y construido

### Contratación

### Ingeniería Preliminar

Diseño avanzado para apoyar el trabajo ambiental

### Diseño Final

- Diseño para la construcción es finalizado
- Costos son finalizados
- Financiamiento es finalizado

### Aprobación FTA y Construcción

- Fondos FTA
- Comienza la construcción

2020

2025



**METRO**



*projectconnect*

## ¿PREGUNTAS?



**Visita la oficina de Project Connect localizada en 607 Congress Ave.**

Hable con el personal del proyecto, haga preguntas y brinde comentarios entre las 9 a.m. y las 4 p.m.



**Visita [ProjectConnect.com](http://ProjectConnect.com)**

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



**¡Siguenos en Twitter @CapMetroATX!**



**¡Únete a nosotros en [Facebook.com/CapitalMetro/](https://www.facebook.com/CapitalMetro/)!**

Liderado por Capital Metro con el apoyo de la ciudad de Austin

**AECOM** **HR**

**HNTB** **N NELSON**  
NYGAARD