



Austin Transit Partnership

Proyecto de la Fase 1 del Tren ligero de
Austin

Informe de resumen de la evaluación

Austin, TX

Mayo de 2024

Índice

1	Propósito de Este Informe	3
2	Generalidades Acerca del Proyecto de la Fase 1 del Tren Ligero de Austin	5
3	Descripción del Proceso de Evaluación	8
3.1	Propósito de la Evaluación	8
3.2	Aviso público en el Registro Federal	8
3.3	Oportunidades para que el Público y las Agencias Hagan Comentarios	9
3.4	Materiales Informativos	9
4	Generalidades Acerca de las Actividades de Evaluación y Resumen de los Comentarios de Evaluación Proporcionados por Agencias y Socios	11
4.1	Participación de Agencias y Socios	11
4.2	Resumen de los Comentarios de Agencias y Socios	12
5	Generalidades Acerca de las Actividades de Evaluación y Resumen de los Comentarios de Evaluación Proporcionados por el Público	13
5.1	Juntas, Comisiones, Comités Asesores e Informes de Partes Interesadas	13
5.2	Reuniones de Evaluación Públicas.....	15
5.3	Notificación de las Reuniones	16
5.4	Alcance Público a Minorías y Poblaciones de Bajos Ingresos.....	17
5.5	Formato de las Reuniones de Evaluación Públicas.....	19
5.6	Resumen de los Comentarios del Público	19
5.6.1	Encuesta de Evaluación.....	20
5.6.1.1	Generalidades del Proyecto.....	24
5.6.1.2	Comentarios Relacionados con la Sección Norte.....	24
5.6.1.3	Comentarios Relacionados con la Sección Centro	26
5.6.1.4	Comentarios Relacionados con la Sección Sur.....	27
5.6.1.5	Comentarios Relacionados con la Sección Este	29
5.6.1.6	Comentarios Relacionados con el Centro de Operaciones y Mantenimiento	30
6	Próximos Pasos	32
6.1	Identificar las Alternativas del Borrador de la EIS y el Alcance de la EIS	32
6.2	Borrador de la EIS.....	32
6.3	EIS Final y Registro de las Decisiones	33

Tablas

Tabla 1.	Siglas y abreviaturas.....	2
Tabla 2.	Agencias cooperadoras	11
Tabla 3.	Agencias participantes	11
Tabla 4.	Detalles del evento de alcance	13
Tabla 5.	Detalles de las reuniones públicas	16
Tabla 6.	Temas y subtemas.....	20
Tabla 7.	Resultados demográficos de la Encuesta de evaluación.....	23

Figuras

Figura 1.	Trabajos para el avance del Tren ligero de Austin	3
Figura 2.	Ubicación del proyecto	7
Figura 3.	Pasos clave en el Proceso de la NEPA	8
Figura 4.	Comunidades BIPOC y de bajos ingresos en el área del proyecto	18
Figura 5.	Generalidades de los temas principales	22

Figura 6. Análisis realizado durante el Borrador de la EIS33

Tabla 1. Siglas y abreviaturas

Término/Siglas	Definición
ADA	Ley de Estadounidenses con Discapacidades
ATP	Austin Transit Partnership
BIPOC	Negro, indígena y persona de color
CAMPO	Organización de Planificación Metropolitana del Área de la Capital
CapMetro	Autoridad de Transporte Metropolitano de la Capital
Ciudad	Ciudad de Austin
EIS	Declaración de impacto medioambiental
EJ	Justicia medioambiental
FTA	Administración Federal de Transporte
LEP	Dominio limitado del inglés
LRT	Transporte de tren ligero
MOW	Mantenimiento de la vía
NEPA	Ley Nacional de Política Medioambiental
NOI	Aviso de intención
NPS	Servicio Nacional de Parques
OMF	Centro de operaciones y mantenimiento
PEL	Planificación y vínculos medioambientales
Proyecto	Proyecto de la Fase 1 del Tren ligero de Austin
ROD	Registro de las decisiones
Sección 4(f)	Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de los EE. UU.
Sección 6(f)	Sección 6(f) de la Ley del Fondo de Conservación de la Tierra y el Agua
Sección 106	Sección 106 de la Ley Nacional para la Conservación Histórica
SH 71	Autopista Estatal 71
US 183	Autopista 183 de los Estados Unidos
U.S.C.	Código de los Estados Unidos
USDOT	Departamento de Transporte de los EE. UU.

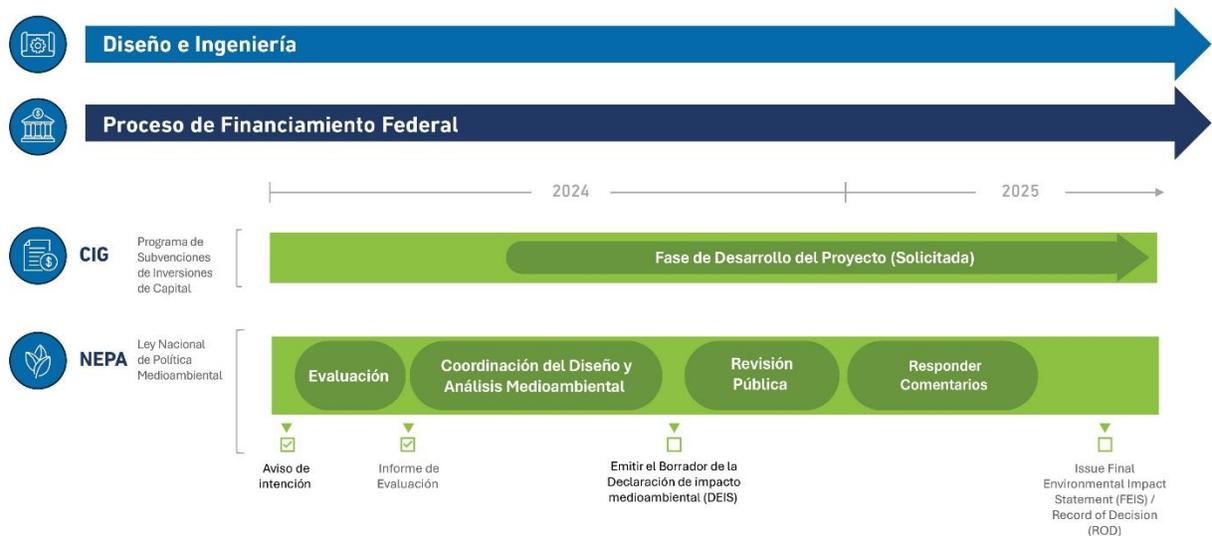
1 Propósito de Este Informe

La Administración Federal de Transporte (FTA) y Austin Transit Partnership (ATP) están preparando una declaración de impacto medioambiental (EIS) para el Proyecto de la Fase 1 del Tren ligero de Austin, en cumplimiento de la Ley Nacional de Política Medioambiental (NEPA). La FTA se desempeña como la agencia federal líder, y ATP se desempeña como el auspiciador local del proyecto. El Proyecto de la Fase 1 del Tren ligero de Austin tratará de obtener financiamiento federal a través del programa de Subvenciones de Inversiones de Capital New Starts de la FTA.

Uno de los requisitos para recibir fondos de una subvención federal es cumplir con la NEPA. Como tal, la FTA y ATP llevaron a cabo una evaluación del 19 de enero al 4 de marzo de 2024. El proceso de evaluación proporciona a nuestra comunidad una oportunidad de entender el proyecto propuesto y las posibles opciones de diseño que pasarán por estudios integrales de conformidad con la NEPA y las normas asociadas, y proporciona comentarios sobre los asuntos y preguntas que deberían ser considerados en dichos análisis.

Este informe describe la manera en que la FTA y ATP llevaron a cabo la evaluación y resume los comentarios recibidos durante el periodo de evaluación. También describe la manera en que la FTA y ATP planean usar esta información para ayudar a identificar alternativas razonables y problemas medioambientales a ser evaluados en la EIS. Más adelante en 2024, la FTA y ATP emitirán un Borrador de EIS para la revisión y los comentarios del público, lo que será una oportunidad para que la comunidad revise el análisis y las recomendaciones antes de la emisión de la EIS Final, según se muestra en la **Figura 1**.

Figura 1. Trabajos para el avance del Tren ligero de Austin



El resto de este informe está organizado en cinco secciones:

- Generalidades acerca del Proyecto de la Fase 1 del Tren ligero de Austin
- Descripción del proceso de evaluación
- Generalidades acerca de las actividades de evaluación y resumen de los comentarios de evaluación proporcionados por agencias y socios
- Generalidades acerca de las actividades de evaluación y resumen de los comentarios de evaluación proporcionados por el público
- Próximos pasos

2 Generalidades Acerca del Proyecto de la Fase 1 del Tren Ligero de Austin

En noviembre de 2020, los votantes de Austin aprobaron, por medio de un referéndum (“Prop A”), proveer una fuente de ingresos dedicada exclusivamente a financiar inversiones relacionadas con el Proyecto Connect, un programa de mejoras para el transporte público que incluye el Tren ligero de Austin. ATP es la corporación gubernamental local independiente a cargo de la implementación integral del programa del Proyecto Connect y de la implementación, planificación, financiación, ejecución y supervisión cotidianas del Tren ligero de Austin.

ATP, la ciudad de Austin y CapMetro adoptaron el Plan de implementación del Tren ligero en junio de 2023. El Plan de implementación recomendó que la primera fase del tren ligero se implemente en un tren ligero a nivel de la calle desde 38th Street (en Guadalupe Street) hasta Oltorf Street (en South Congress Ave.), y hasta Yellow Jacket Lane (en East Riverside Drive), atravesando Lady Bird Lake en Trinity Street, como se muestra en la **Figura 2**.

El Proyecto de la Fase 1 del Tren ligero de Austin es una propuesta de una línea ramificada de tren ligero de transporte público de 9.8 millas, que incluye 15 estaciones ubicadas al norte, sur y este del centro de Austin. El proyecto también incluye un centro de operaciones y mantenimiento, talleres de mantenimiento de la vía y funciones asociadas de almacenamiento de equipos del tren ligero de transporte público. Se están considerando seis opciones de diseño: dos opciones que afectan el perfil horizontal y/o vertical del alineamiento y la integración multimodal asociada, así como cuatro opciones que afectan el número y la ubicación de las estaciones del tren ligero.

El tren ligero es un sistema de tren eléctrico utilizado en las áreas metropolitanas. Forma parte de la red integral de transporte público y conecta a la comunidad con los destinos clave donde viven, trabajan y se divierten, con el fin de mejorar la movilidad, la conectividad, la asequibilidad y la sostenibilidad del área. El tren ligero también contribuirá a la futura ampliación de la red de transporte público, así que seguirá sirviendo a los habitantes de Austin a medida que la ciudad crezca. Ya con el plan de implementación en marcha, ATP está trabajando para obtener fondos de subvenciones federales para el proyecto y en lograr la autorización medioambiental.

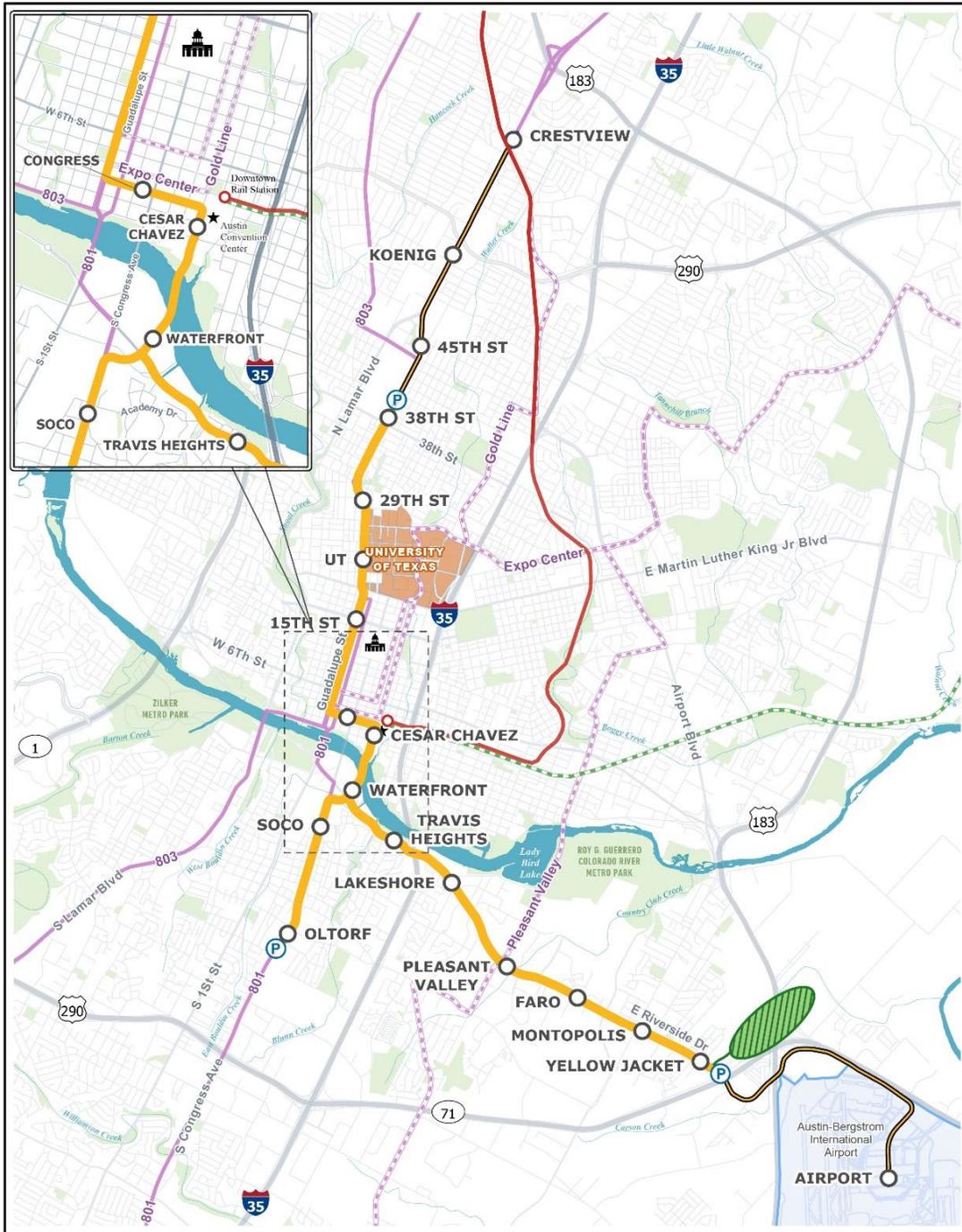


En febrero de 2024, se llevó a cabo un evento de junta pública en University of Texas en Austin.

Un componente vital del proyecto involucra la participación continua de la comunidad para recopilar comentarios sobre diseños propuestos, rutas, y posibles impactos. Este proceso verifica que el proyecto se alinee con las necesidades y los deseos de los residentes y las partes interesadas de Austin.

Las opiniones compartidas por la comunidad ayudan a dar forma a la dirección del proyecto y aseguran que este refleje los valores y las prioridades de las personas a quienes brinda servicios. A medida que ATP continúa avanzando con los análisis de diseño y medioambiental—además de recibir comentarios constantes de la comunidad—propone una serie de opciones de diseño para su evaluación en el borrador de la EIS.

Figura 2. Ubicación del proyecto



LEYENDA

- Estación de Tren Ligero
- Tren ligero - Fase 1
- Tren ligero - Extensión Prioritaria
- ▭ Centro de Operaciones y Mantenimiento (OMF)
- Ⓟ Área de Estudio de Park & Ride
- Ⓜ Capitolio del Estado de Texas
- Rutas de Transporte Público**
- Línea Roja
- Línea Verde (futura)
- CapMetro Rapid
- CapMetro Rapid (futura)

Source: CapMetro 2024, Project Connect 2021

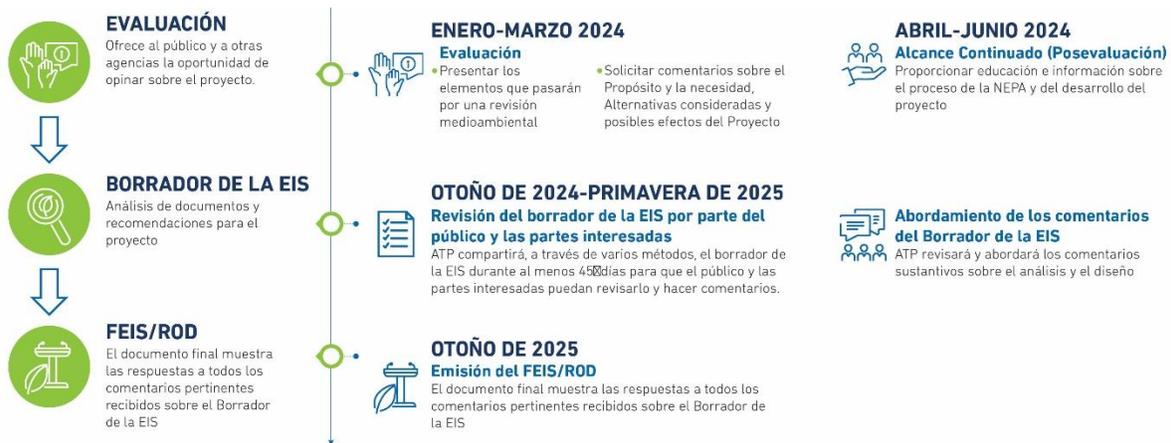


3 Descripción del Proceso de Evaluación

3.1 Propósito de la Evaluación

La evaluación es uno de los primeros pasos en el proceso de la NEPA, como se muestra en la **Figura 3**. El propósito de la evaluación es informar al público sobre el proyecto propuesto, así como el propósito y la necesidad del mismo, buscar comentarios del público sobre las posibles opciones de diseño, y recopilar comentarios de agencias asociadas y del público con respecto al alcance de los asuntos medioambientales a ser estudiados durante el proceso de EIS. La declaración de propósito y necesidad define los objetivos que las alternativas del proyecto deben alcanzar, y ayuda a guiar la toma de decisiones con respecto al proyecto.

Figura 3. Pasos clave en el Proceso de la NEPA



Durante esta fase, con el análisis medioambiental ya iniciado, los miembros del público pueden comentar sobre la gama de temas y asuntos que el borrador de la EIS evaluará.

ATP organizó una serie de eventos presenciales y en línea para comprender las preguntas e inquietudes clave del público, estas deberán investigarse en el borrador de la EIS y se describen con mayor detalle en la sección 5. La evaluación del Proyecto de la Fase 1 del Tren ligero de Austin se llevó a cabo en virtud de la NEPA, de conformidad con los reglamentos y las guías aplicables.

3.2 Aviso público en el Registro Federal

El proceso de evaluación de la NEPA empezó con un aviso formal para la preparación de una EIS para el Proyecto de la Fase 1 del Tren ligero de Austin en Austin, Texas. El viernes 19 de enero de 2024, la FTA y ATP publicaron un Aviso de intención en el Registro Federal. ATP también emitió un comunicado de prensa notificando a la comunidad sobre el inicio de la evaluación, y también publicó dicho comunicado en su sitio web.

El aviso proporcionó información sobre el proyecto, incluidos el propósito y la necesidad, el proceso de análisis medioambiental, los mapas y diagramas que describen el proyecto propuesto (y las opciones de

diseño contenidas en el mismo) que están en evaluación, las fechas y horas de las reuniones públicas, cómo obtener más información sobre el proyecto y cómo proporcionar comentarios durante los 45 días del periodo de comentarios públicos.

Se incluye una copia del aviso publicado en el Registro Federal y del comunicado de prensa en el Apéndice A: Aviso en el Registro Federal.

3.3 Oportunidades para que el Público y las Agencias Hagan Comentarios

La evaluación incluyó un periodo de comentarios públicos del 19 de enero al 4 de marzo de 2024. ATP aceptó comentarios enviados por correo postal de los EE. UU. a ATP, c/o Mr. Deron Lozano, Austin Transit Partnership, 203 Colorado Street, Austin, TX 78701; por correo electrónico a input@atptx.org; o respondiendo una encuesta en una reunión de evaluación. El público también tuvo la oportunidad de brindar comentarios y expresar opiniones sobre el proyecto respondiendo una encuesta en línea, que estuvo disponible en el sitio web del proyecto en www.atptx.org, así como a través de PublicInput, en PublicInput.com/austinlightrailopenhouse.

La FTA y ATP notificaron a los gobiernos federal, estatal, regionales y tribales, así como a otras agencias cooperadoras y participantes, acerca del estado del Proyecto de la Fase 1 del Tren ligero de Austin y sus próximas reuniones de evaluación el 19 de enero de 2024, y celebraron múltiples reuniones de evaluación públicas el 1, 10, 12, 22, 27 y 29 de febrero, en Austin. Para conocer más detalles sobre las reuniones de evaluación, consulte la sección 5.2.

Se incluyen copias de todos los comentarios de evaluación enviados a ATP en el Apéndice B: Cartas de comentarios de Agencias, y en el Apéndice C: Cartas de comentarios del Público.

3.4 Materiales Informativos

ATP produjo las siguientes publicaciones para proporcionar información adicional sobre el Proyecto de la Fase 1 del Tren ligero de Austin, los análisis de las opciones de diseño propuestas y la manera en que se llevará a cabo la EIS.

- [Plan de Implementación del Tren Ligero](#): generalidades del proyecto, alternativas, y declaración de propósito y necesidad.
- [Preguntas frecuentes sobre el Proceso Federal](#): generalidades del proceso federal de revisión medioambiental, el cronograma y el análisis de las opciones de diseño propuestas.
- [Iniciativas de alcance previas](#): informes que documentan la implementación previa de la Fase I, incluidos grupos focales en el otoño de 2022, reuniones públicas en la primavera de 2023, y participación sobre la experiencia de los usuarios en el otoño de 2023. Para obtener información sobre cada iniciativa, consulte el Apéndice E: Iniciativas de alcance previas.

ATP publicó todas las publicaciones en el sitio web del proyecto (www.atptx.org) antes de la evaluación, y el Plan de Implementación y las preguntas frecuentes estuvieron disponibles en las reuniones de

evaluación públicas. Las guías de las juntas públicas, detalladas en el Apéndice D: Notificaciones y alcance de las reuniones, también estuvieron disponibles en las reuniones públicas. La información sobre actividades previas de alcance y planificación estuvo disponible en el sitio web de ATP.

4 Generalidades Acerca de las Actividades de Evaluación y Resumen de los Comentarios de Evaluación Proporcionados por Agencias y Socios

4.1 Participación de Agencias y Socios

La FTA y ATP invitaron a agencias y socios a participar formalmente en el proceso de revisión medioambiental, al invitarlos a ser agencias cooperadoras y asociadas. Las agencias recibieron una actualización del proyecto con información sobre las actividades de evaluación. Las agencias que fueron invitadas a participar y sus respectivas funciones se muestran en la **Tabla 2** y la **Tabla 3**.

Tabla 2. Agencias cooperadoras

AGENCIA	RESULTADO
Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU.	Confirmado
Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU. (EPA)	Confirmado
Departamento de Transporte de Texas	Confirmado

Tabla 3. Agencias participantes

AGENCIA	RESULTADO
Administración Federal de Aviación	Confirmado
Agencia Federal para el Manejo de Emergencias, Región 6	Sin respuesta
Administración Federal de Carreteras (FHWA), División de Texas	Confirmado*
Servicio de Conservación de Recursos Naturales del Departamento de Agricultura de los EE. UU.	Sin respuesta
Austin Community College	Sin respuesta
Distrito Escolar Independiente de Austin	Confirmado
Organización de Planificación Metropolitana del Área de la Capital	Sin respuesta
Sistema de Transporte Rural del Área de la Capital	Confirmado
Autoridad de Transporte Metropolitano de la Capital	Confirmado
Central Health, Distrito de atención médica del Condado de Travis	Sin respuesta
Autoridad de Movilidad Regional de Texas Central	Confirmado
Ciudad de Austin	Confirmado
Alianza del Centro de Austin	Confirmado
Huston-Tillotson University	Sin respuesta
Autoridad del Bajo Río Colorado	Sin respuesta
Condado de Travis	Sin respuesta
Comisión para la Calidad Medioambiental de Texas, Región 11	Confirmado
Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas (TPWD)	Confirmado*
Comisión Histórica de Texas	Confirmado
The University of Texas en Austin	Confirmado

* La FHWA y el TPWD, originalmente fueron invitadas como agencias cooperadoras, ambas eligieron ser designadas como agencias participantes.

Se incluye una copia del correo electrónico de aviso de evaluación en el Apéndice B: Cartas de comentarios de Agencias.

4.2 Resumen de los Comentarios de Agencias y Socios

Tres agencias y socios públicos presentaron cartas con comentarios por escrito durante la evaluación:

- EPA de los EE. UU., Región 6
- Ciudad de Austin
- Servicio Nacional de Parques (NPS)

La EPA de los EE. UU. expresó interés en ver los posibles impactos en la calidad del aire en lo que respecta a la construcción, el mantenimiento y las actividades operativas; los requisitos de permisos para la descarga de aguas pluviales procedentes de las actividades de construcción, según lo establecido en el Programa de Concesión de Permisos del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas de Contaminantes; y asegurar que los impactos y las consideraciones de justicia medioambiental se incluyan como parte de la EIS.

La ciudad de Austin reiteró su profundo compromiso con el Proyecto Connect, uno de cuyos componentes es el Tren ligero de Austin, y delineó sus prioridades para la inclusión en la evaluación ambiental. Solicitó que se incluyan los siguientes temas de estudio: minimizar y mitigar los impactos en los servicios públicos de la ciudad; minimizar y mitigar los impactos en los árboles y las características medioambientales críticas; continuar coordinando los impactos sobre los parques; diseñar el sistema de tren ligero para que proporcione conexiones sin complicaciones a la red más amplia de transporte; coordinar con las partes interesadas clave a lo largo del alineamiento, incluidas las comunidades de bajos ingresos y las comunidades de color, para abordar el desplazamiento y la gentrificación; y minimizar los impactos en las pequeñas empresas y los recursos culturales. La ciudad también indicó que apoya el propósito y la necesidad del Tren ligero de Austin, así como la evaluación de la EIS.

El NPS indicó que su Oficina Nacional de Senderos administra el Sendero Histórico Nacional “El Camino Real de los Tejas”, que se interseca con la porción este del área de planificación del Tren ligero de Austin. El NPS solicita que se incluya en la EIS un análisis de los posibles impactos en el Sendero Histórico Nacional. Además, la División de Sonidos Naturales y Cielos Nocturnos del NPS solicita que se tomen en cuenta los impactos de la posible contaminación acústica y lumínica en el Sendero Histórico Nacional, y que los constructores incluyan estrategias de mitigación. El NPS también expresó su preocupación por los potenciales impactos directos e indirectos en dos Monumentos Históricos Nacionales: el Capitolio del estado de Texas y la Mansión del Gobernador.

Se incluye una copia de las cartas de comentarios de agencias y socios recibidas durante la evaluación en el Apéndice B: Cartas de comentarios de Agencias.

5 Generalidades Acerca de las Actividades de Evaluación y Resumen de los Comentarios de Evaluación Proporcionados por el Público

5.1 Juntas, Comisiones, Comités Asesores e Informes de Partes Interesadas

ATP se dirigió a múltiples juntas, comisiones, comités asesores y participó en informes de partes interesadas para fomentar la coordinación entre agencias y la participación comunitaria. ATP proporcionó a la comunidad y a los funcionarios electos múltiples oportunidades para revisar el proyecto propuesto y las posibles opciones de diseño que pasarán por estudios integrales de beneficios e impactos del proyecto como parte de la revisión medioambiental requerida, y buscó sus comentarios sobre los asuntos y las preguntas que deberían considerarse en los análisis.

Las oportunidades de alcance fueron diseñadas para informar y recibir comentarios de las agencias afectadas y de la comunidad. Si bien cada una de estas actividades de alcance es única, en general, la participación consistió de una presentación o folleto de evaluación, exhibidores de información del proyecto y personal disponible para responder las preguntas recibidas. Los eventos celebrados durante el periodo de evaluación están listados en la **Tabla 4**.

Tabla 4. Detalles del evento de alcance

FECHA	HORA	EVENTO	NOMBRE DEL EVENTO	UBICACIÓN	ZONA	FORMATO
Viernes 26 de enero de 2024	9:30 a. m. - 11:15 a. m.	Mesas de exhibición	Lanzamiento de la zona de recogido Dove Springs	5801 Ainez Dr.	Todas	En persona
Sábado 27 de enero de 2024	Todo el día	Mesas de exhibición	Conmemoración de MLK	Huston Tillotson	Todas	En persona
Jueves 1 de febrero de 2024	11 a. m. - 2 p. m.	Junta pública de ATP	Junta pública sobre el Tren ligero de Austin	Texas Student Union	Norte	En persona
Lunes 5 de febrero de 2024	6 p. m.	Juntas y comisiones	Consejo Asesor de Peatones	City Hall, salón 1029	Todas	En persona
Martes 6 de febrero de 2024	5 p. m.	Juntas y comisiones	Comisión de Transporte Urbano	City Hall, Boards and Commissions, salón 1101	Todas	En persona
Miércoles 7 de febrero de 2024	7:30 a. m. - 9 a. m.	Evento	Desayuno de movilidad	Austin Public Library	Todas	En persona
Miércoles 7 de febrero de 2024	7:30 a. m. - 9 a. m.	Evento	DAA Issues and Eggs	St. David's Episcopal Church	Todas	En persona
Miércoles 7 de febrero de 2024	12:15 p. m.	Presentación	Conservación de Senderos	1333 Shore District; Zoom	Centro de la ciudad	Híbrido

Miércoles 7 de febrero de 2024	05:30 p. m.	Juntas y comisiones	CapMetro ACCESS	Virtual	Todas	Virtual
Jueves 8 de febrero de 2024	5 p. m.	Presentación	Comité Asesor de la Comunidad	203 Colorado	Todas	En persona
Sábado 10 de febrero de 2024	10 a. m. - 2 p. m.	Junta pública de ATP	Junta pública sobre el Tren ligero de Austin	Montopolis Rec Center, 1200 Montopolis Dr.	Este	En persona
Lunes 12 de febrero de 2024	5 p. m. - 8 p. m.	Junta pública de ATP	Junta pública sobre el Tren ligero de Austin	League of Women Voters, 3908 Avenue B	Norte	En persona
Miércoles 14 de febrero de 2024	12 p. m. - 1:30 p. m.	Evento comunitario	Alianza de la Escuela Comunitaria Navarro	Navarro Early College High School, 1201 Payton Gin Rd., Austin	Norte	En persona
Miércoles 14 de febrero de 2024	1 p. m.	Juntas y comisiones	Comité de Operaciones de CapMetro	Rosa Parks Board Room - CapMetro HQ	Todas	En persona
Miércoles 14 de febrero de 2024	6 p. m.	Juntas y comisiones	Comité asesor de satisfacción de los usuarios de CapMetro	Virtual	Todas	Virtual
Viernes 16 de febrero de 2024	11 a. m. - 12 p. m.	Presentación	Reunión de Operaciones de Southeast Health and Wellness Center	2901 Montopolis	Este	En persona
Viernes 16 de febrero de 2024	1 p. m. - 2:15 p. m.	Conversación comunitaria	Lakeside Apartments	85 Trinity St., Austin, TX 78701	Centro de la ciudad	En persona
Martes 20 de febrero de 2024	6 a. m. - 9 a. m.	Contacto en la parada	Norte/Sur O Este/Oeste	ACC Riverside en Grove, Faro, Montopolis, Pleasant Valley/ Riverside (HEB), Republic Square (personas que suben y bajan del #20)	Todas	
Martes 20 de febrero de 2024	8 a. m. - 12 p. m.	Mesas de exhibición	Southeast Health and Wellness Center	2901 Montopolis	Este	En persona
Martes 20 de febrero de 2024	4 p. m. - 7 p. m.	Contacto en la parada	Norte/Sur O Este/Oeste	ACC Riverside en Grove, Faro, Montopolis, Pleasant Valley/ Riverside (HEB), Republic Square (personas que suben y bajan del #20)	Todas	
Martes 20 de febrero de 2024	6 p. m.	Juntas y comisiones	Consejo Asesor de Bicicletas	City Hall, Boards and Commissions, salón 1101	Todas	En persona
Martes 20 de febrero de 2024	7 p. m.	Presentación	Asociación Vecinal de los Ciudadanos de la Ciudad de South River	Good Shepherd On The Hill, 1700 Woodland Ave.	Sur	En persona
Miércoles 21 de febrero de 2024	05:30 p. m.	Juntas y comisiones	Comisión del Centro de la Ciudad	City Hall, Council Chambers, salón 1001	Todas	En persona

Miércoles 21 de febrero de 2024	6 p. m.	Juntas y comisiones	Comisión Medioambiental	PDC, 6310 Wilhelmina Dr., salón 1405	Todas	
Jueves 22 de febrero de 2024	1 p. m.	Juntas y comisiones	Comité de Movilidad	City Hall, Council Chambers, salón 1001	Todas	En persona
Jueves 22 de febrero de 2024	5:30 p. m. – 7 p. m.	Junta pública de ATP	Junta pública sobre el Tren ligero de Austin	Virtual	Todas	Virtual
Viernes 23 de febrero de 2024	12 p. m. - 1 p. m.	Presentación	Comité C9 de UT	Virtual	Norte	Virtual
Sábado 24 de febrero de 2024	9 a. m. - 12 p. m.	Mesas de exhibición	Gran inauguración de la Estación McKalla	Q2 Stadium	Todas	En persona
Martes 27 de febrero de 2024	12 p. m. - 1 p. m.	Presentación	Webinario de recursos de la Facultad de Medicina Dell	Virtual	Todas	Virtual
Martes 27 de febrero de 2024	4:30 p. m. - 7:30 p. m.	Junta pública de ATP	Junta pública sobre el Tren ligero de Austin	Twin Oaks Library, 1800 S. 5th St.	Sur	En persona
Miércoles 28 de febrero de 2024	3 p. m.	Juntas y comisiones	Inclusión conjunta	City Hall, Boards and Commissions, salón 1101	Todas	En persona
Jueves 29 de febrero de 2024	8 a. m. - 12 p. m.	Mesas de exhibición	Southeast Health and Wellness Center	2901 Montopolis	Este	En persona
Jueves 29 de febrero de 2024	7:30 a. m. - 9 a. m.	Junta pública de ATP	Junta pública sobre el Tren ligero de Austin	St. David's Episcopal Church, 301 E 8th St.	Centro de la ciudad	En persona
Martes 5 de marzo de 2024	11:30 a. m. - 12 p. m.	Presentación	Especialista en apoyo para padres del AISD	4000 S. I-35, Austin, TX 78704	Todas	En persona

5.2 Reuniones de Evaluación Públicas

ATP celebró un total de seis reuniones públicas—cinco en persona y una virtual—durante el periodo de evaluación del 19 de enero al 4 de marzo de 2024, como se muestra en la **Tabla 5**. Más de 480 personas asistieron a las reuniones públicas. Además, 268 personas respondieron a encuestas en las reuniones en persona, 94 personas respondieron a encuestas en un evento de alcance y 396 personas respondieron a encuestas en línea. En total, ATP recibió 758 respuestas a encuestas. También, durante reuniones públicas 135 personas se inscribieron para recibir información adicional de ATP por correo electrónico y/o a través de la distribución de boletines electrónicos.

Además de las reuniones públicas y de las encuestas recibidas durante el periodo de evaluación, la comunidad también compartió comentarios en línea sobre el proyecto a través de PublicInput y de mensajes de correo electrónico. En total, ATP recibió 10 comentarios sustanciales en línea, sin incluir las encuestas (cuya cifra se detalla en párrafos anteriores).

Tabla 5. Detalles de las reuniones públicas

FECHA Y HORA	LUGAR DE LA REUNIÓN	RECIENTOS DE PARTICIPANTES
Jueves, 1 de febrero de 2024 11 a. m. - 2 p. m.	University of Texas, salón Eastwoods, 2 piso (planta baja), Texas Union 2308 Whitis Ave., Austin, TX 78712	<ul style="list-style-type: none"> • 108 personas asistieron • 82 encuestas presentadas • 23 suscripciones a la lista de correo electrónico
Sábado, 10 de febrero de 2024 10 a. m. - 2 p. m.	Montopolis Recreation and Community Center, salón 110, East 1200 Montopolis Dr., Austin, TX 78741	<ul style="list-style-type: none"> • 84 personas asistieron • 61 encuestas presentadas • 28 suscripciones a la lista de correo electrónico
Lunes, 12 de febrero de 2024 5 p. m. - 8 p. m.	League of Women Voters/Baker Center 3908 Avenue B, Suite 105, Austin, TX 78751	<ul style="list-style-type: none"> • 73 personas asistieron • 54 encuestas presentadas • 38 suscripciones a la lista de correo electrónico
Jueves, 22 de febrero de 2024 5:30 p. m. – 7 p. m.	Junta pública virtual: reunión por Zoom	<ul style="list-style-type: none"> • 72 personas asistieron
Martes, 27 de febrero de 2024 4:30 p. m. - 7:30 p. m.	Twin Oaks Library, salones 1 y 2 1800 S. 5th St., Austin, TX 78704	<ul style="list-style-type: none"> • 119 personas asistieron • 50 encuestas presentadas • 41 suscripciones a la lista de correo electrónico
Jueves, 29 de febrero de 2024 7:30 a. m. - 9 a. m.	St. David’s Episcopal Church, Sumners Hall 301 E. 8th St., Austin, TX 78701	<ul style="list-style-type: none"> • 27 personas asistieron • 21 encuestas presentadas • 5 suscripciones a la lista de correo electrónico

5.3 Notificación de las Reuniones

ATP anunció las reuniones de evaluación públicas a través de una variedad de métodos, incluido el envío de postales por correo a aproximadamente 38,445 hogares, departamentos y negocios ubicados en un radio de media milla del área del proyecto y a lo largo de 45 rutas de transporte público existentes; anuncios impresos y en línea; notas de prensa; envío de múltiples mensajes de correo electrónico por medio de listas de distribución a 5,066 direcciones de correo electrónico; notificaciones en el sitio web del proyecto y diversos calendarios comunitarios y publicaciones en redes sociales. ATP también creó un Kit de herramientas de comunicaciones del Proceso Federal (diseñado para socios/agencias para ayudar a difundir el mensaje) y distribuyó volantes anunciando las reuniones de evaluación en bibliotecas, centros de reunión comunitarios, paradas de autobús y a través de contactos en grandes empleadores a lo largo del área del proyecto.

ATP colocó anuncios impresos en las siguientes publicaciones impresas:

- Austin American Statesman (publicada el 15, 22 y 29 de enero, y el 5, 12, 19 y 26 de febrero de 2024)
- The Austin Chronicle (publicada el 12, 19 y 26 de enero, y el 2, 9, 16 y 23 de febrero de 2024)
- The Austin Villager (publicada el 12, 19 y 26 de enero, y el 2, 9, 16 y 23 de febrero de 2024)
- Konnect News (publicada el 19 de enero de 2024)
- La Prensa (publicada el 11, 18 y 25 de enero, y el 1, 8, 15 y 22 de febrero de 2024)
- El Mundo (publicada el 11, 18 y 25 de enero, y el 1, 8, 15 y 22 de febrero de 2024)
- Austin South Asian (publicada en febrero de 2024)
- Community Impact (publicada en enero y febrero de 2024)

Los avisos de las reuniones de evaluación públicas también fueron publicados en varios calendarios y boletines comunitarios en línea, incluidos:

- Sitio web de Austin Transit Partnership
- Boletín de movilidad de la Ciudad de Austin
- Calendario de eventos Do512
- First English Lutheran Church Austin

Se incluyen ejemplos de todas las notificaciones de las reuniones en el Apéndice D: Notificación de las reuniones y alcance.

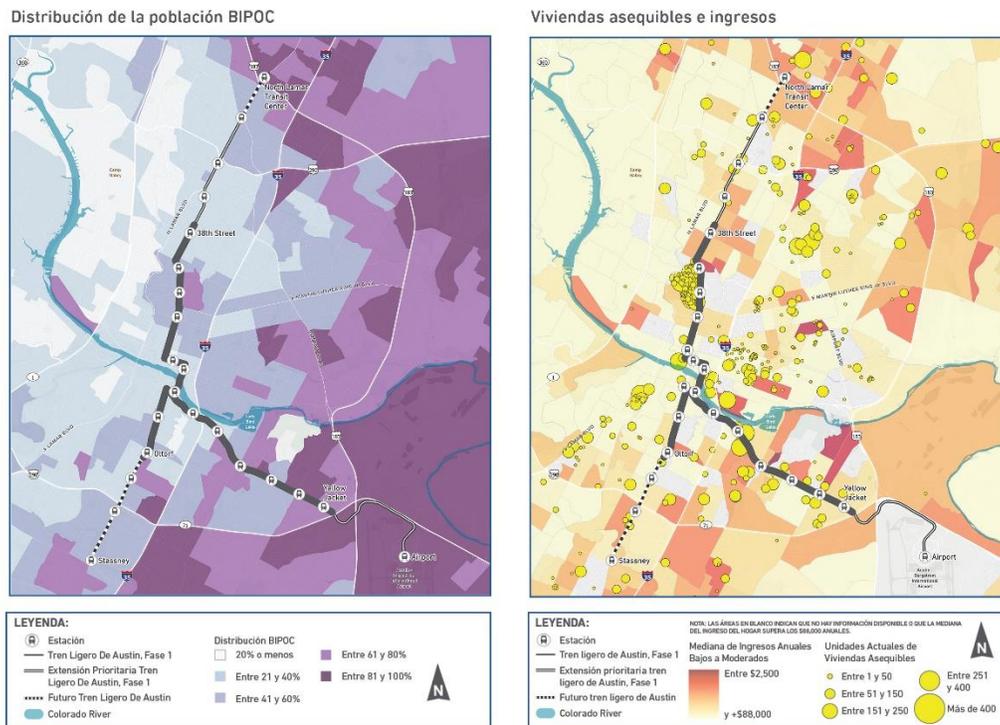
5.4 Alcance Público a Minorías y Poblaciones de Bajos Ingresos

ATP tiene el compromiso de buscar la participación de la comunidad de una manera equitativa a lo largo de la planificación y el desarrollo del proyecto —incluidas las comunidades que históricamente han sido objeto de poca inversión— para asegurar que diversas perspectivas informen el desarrollo del proyecto. Esto incluye proporcionar oportunidades de alcance a comunidades de maneras accesibles y convenientes, y continuar disminuyendo o eliminando las barreras para la participación. Las oportunidades para un diálogo franco aumentan la responsabilidad y ofrecen una perspectiva más profunda sobre las maneras en que los comentarios y la participación del público pueden contribuir al avance del proyecto.

Además del compromiso de ATP de priorizar soluciones de movilidad para comunidades que históricamente han sido objeto de poca inversión y de brindar servicios a comunidades de negros, indígenas y personas de color (BIPOC), unidades de vivienda asequible, áreas de bajos ingresos y viviendas que dependen del transporte público, múltiples leyes y guías federales animan/exigen que ATP ofrezca a estos grupos oportunidades significativas de participar en el proceso de planificación, como se

muestra en la **Figura 4.**¹ El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 prohíbe la discriminación por motivos de raza, color u origen nacional. La Orden Ejecutiva 12898 obliga a las agencias federales a hacer de la justicia medioambiental (EJ) parte de su misión a través de la identificación y el abordamiento de los efectos desproporcionadamente altos y adversos de sus programas, políticas y actividades en el medioambiente y en la salud humana de minorías y poblaciones de bajos ingresos.

Figura 4. Comunidades BIPOC y de bajos ingresos en el área del proyecto



En el contexto del transporte, la toma de decisiones efectiva e imparcial depende del entendimiento y el abordamiento adecuado de las necesidades únicas de diferentes grupos socioeconómicos. ATP utilizó las estrategias enumeradas a continuación para garantizar que todos los miembros de la comunidad tuvieran la oportunidad de participar:

- Buscó la participación de personas en áreas geográficas que incluyen poblaciones que históricamente han sido objeto de poca inversión, como poblaciones con dominio limitado del inglés (LEP), BIPOC y de bajos ingresos.
- Planificó estratégicamente buscar la participación de lugares, eventos u organizaciones específicos en comunidades EJ y LEP.
- Asistió a eventos comunitarios existentes e incorporó una estrategia de “ir a donde se reúnen” para los eventos de alcance espontáneos en comunidades EJ y LEP.

¹ Plan de implementación del tren ligero de Austin: https://www.atptx.org/wp-content/uploads/2024/03/Austin-Light-Rail-Implementation-Plan_508_May_2023.pdf.

- Distribuyó información sobre el proyecto y los eventos a través de grupos y redes existentes, como cámaras de comercio, escuelas, grupos comunitarios y vecinales, organizaciones religiosas y de servicio comunitario, y programas de asistencia para bajos ingresos.
- Coordinó con los servicios esenciales para la compartición y distribución de información a través de redes existentes.
- Coordinó con complejos de departamentos en comunidades EJ y LEP para la compartición y distribución de información.
- Distribuyó información a través de canales impresos y de difusión, incluidos periódicos comunitarios locales, redes sociales y revistas/publicaciones vecinales. Estas publicaciones también incluyen traducciones al español, coreano y vietnamita.
- Proporcionó, previa solicitud, traducciones de documentos de reuniones y contenido web sobre iniciativas clave a idiomas distintos del inglés.
- Proporcionó servicios de interpretación en español en las seis reuniones públicas.

5.5 Formato de las Reuniones de Evaluación Públicas

Al llegar los participantes a la reunión de evaluación pública, los miembros del personal les daban la bienvenida y les explicaban el propósito y el formato de la reunión. ATP proporcionó a los participantes folletos informativos sobre el proyecto y una encuesta, y pidió a los participantes que llenaran la encuesta a medida que la reunión avanzaba. Los miembros del personal explicaron la manera en que los números en los tableros se correlacionaban directamente con el número de las preguntas mostradas en la encuesta.

Las reuniones se realizaron en un formato de junta pública en el cual los participantes eran invitados a revisar los exhibidores y a discutir el proyecto con el personal de ATP y los miembros del equipo de consultoría a su propio ritmo. Los exhibidores proporcionaban información sobre el propósito y la necesidad del Proyecto de la Fase 1 del Tren ligero de Austin, el cronograma del proyecto, el proceso de revisión medioambiental, las opciones de diseño y los próximos pasos, que incluyen formas de presentar comentarios.

Al final de la reunión, se animaba a los participantes a entregar las respuestas a la encuesta y a inscribirse para recibir futuras actualizaciones sobre el proyecto. Los participantes también recibieron un folleto con la lista y el código QR de todas las oportunidades para asistir a reuniones de evaluación públicas, para que pudieran consultarlo ellos mismos o compartirlo con otras personas.

Se incluyen ejemplos de los materiales de los exhibidores en el Apéndice D: Notificación de las reuniones y alcance.

5.6 Resumen de los Comentarios del Público

ATP aceptó comentarios de una variedad de maneras durante la evaluación, como se menciona en la sección 3.3. Esto incluyó comentarios por correo postal, por correo electrónico, en persona durante

eventos de alcance o reuniones públicas en formato de junta pública, llenando la encuesta o en línea. En total, ATP recibió 3,863 comentarios sobre el proyecto durante el periodo de evaluación.

La mayoría de los comentarios públicos (3,850) fueron recibidos en formato de encuesta de evaluación. Como tal, la información adicional para cada uno de esos comentarios se resume en la sección 5.6.1. Tres de los comentarios fueron hechos por agencias asociadas y se resumen en la sección 4.2. Los 10 comentarios restantes fueron recibidos por correo electrónico. Se proporciona a continuación un resumen de dichos comentarios.

Múltiples comentaristas (4) imploraron a ATP estudiar los impactos medioambientales del proyecto en el vecindario Montopolis. También pidieron a ATP consultar con residentes y expertos antes de finalizar la colocación del centro de operaciones y mantenimiento, ya que se oponían a la ubicación propuesta cerca de la SH 71 basándose en preocupaciones relacionadas con la calidad del aire y el agua, el ruido y la equidad en un vecindario residencial. Varios comentaristas (2) hicieron preguntas sobre la ruta propuesta a lo largo de Riverside Drive, y mencionaron preocupaciones relacionadas con el ruido y la construcción, desplazamientos y otros impactos a residencias privadas. También se recibieron múltiples comentarios (4) con respecto al alcance del proyecto y se cuestionó si satisface la intención original de los votantes, y también se plantearon preguntas sobre las estaciones finales lógicas del proyecto, ya que apoyaban llegar hasta el aeropuerto como parte de esta primera fase. Otros comentaristas (2) compartieron comentarios sobre la opción de diseño de la Estación Travis Heights y se opusieron al retiro de la estación. Por último, se recibieron otros comentarios (3) que indicaron que ATP debería implementar un sistema de transporte público rápido en autobús en lugar de un tren ligero para ahorrar dinero, brindar mejores servicios a los residentes de Austin y causar un impacto menos drástico en el centro de Austin.

Se incluye una copia de los comentarios públicos recibidos en el Apéndice C: Cartas de comentarios del público.

5.6.1 Encuesta de Evaluación

Durante la evaluación, ATP buscó obtener comentarios de la comunidad a través de una encuesta. Estas encuestas incluyeron 16 preguntas: cuatro preguntas para recopilar información demográfica sobre la persona, una pregunta que brindaba la oportunidad de hacer comentarios generales sobre el proyecto propuesto y 11 preguntas sobre las diferentes opciones de diseño propuestas. Se generó un conjunto de temas y subtemas con base en los comentarios recibidos para ayudar a ATP a categorizar y analizar cada pregunta, como se muestra en la **Tabla 6**. Este método ayudó a ATP a cuantificar y categorizar con exactitud cada respuesta recibida, sin importar el número de veces que se expresó.

Tabla 6. Temas y subtemas

TEMAS	SUBTEMAS
Oportunidades de asistencia comercial	
Oportunidades de desarrollo profesional	

Alcance comunitario		
Impactos de la construcción	<ul style="list-style-type: none"> Ruido y vibraciones 	
Costo	<ul style="list-style-type: none"> Costo general del proyecto Financiamiento federal Financiamiento de la ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> Tarifa Impuestos
Experiencia de los usuarios	<ul style="list-style-type: none"> Sombra Servicios para los usuarios Estacionamiento 	<ul style="list-style-type: none"> Aspecto visual y estético Diseño Servicios públicos
Desplazamiento	<ul style="list-style-type: none"> Vecindarios y recursos comunitarios Adquisiciones y desplazamientos 	
Impactos medioambientales	<ul style="list-style-type: none"> Calidad del aire Materiales peligrosos Especies amenazadas y en peligro de extinción Suelos y recursos geológicos 	<ul style="list-style-type: none"> Recursos hídricos Parques Recursos culturales Disrupción energética y electromagnética
Equidad	<ul style="list-style-type: none"> Vecindarios y recursos comunitarios 	
Oposición general		
Apoyo general		
Planes para el uso del terreno		
Movilidad y accesibilidad	<ul style="list-style-type: none"> Accesibilidad de las estaciones 	
Conexiones con el transporte público multimodal	<ul style="list-style-type: none"> Conexión/acceso a otros medios de transporte 	
Arte del proyecto		
Impactos del proyecto	<ul style="list-style-type: none"> Impactos en el derecho de paso Impactos acumulados e indirectos 	<ul style="list-style-type: none"> Ruido y vibraciones Tráfico vehicular
Ruta del proyecto	<ul style="list-style-type: none"> Extensión prioritaria (Norte) Extensión prioritaria (Aeropuerto) 	<ul style="list-style-type: none"> Futuras extensiones
Cronograma del proyecto	<ul style="list-style-type: none"> Fases del proyecto Construir el proyecto ahora 	
Conectividad regional	<ul style="list-style-type: none"> Estacionamiento 	
Confiabilidad	<ul style="list-style-type: none"> Confiabilidad del servicio Número de pasajeros 	
Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> Seguridad y protección 	

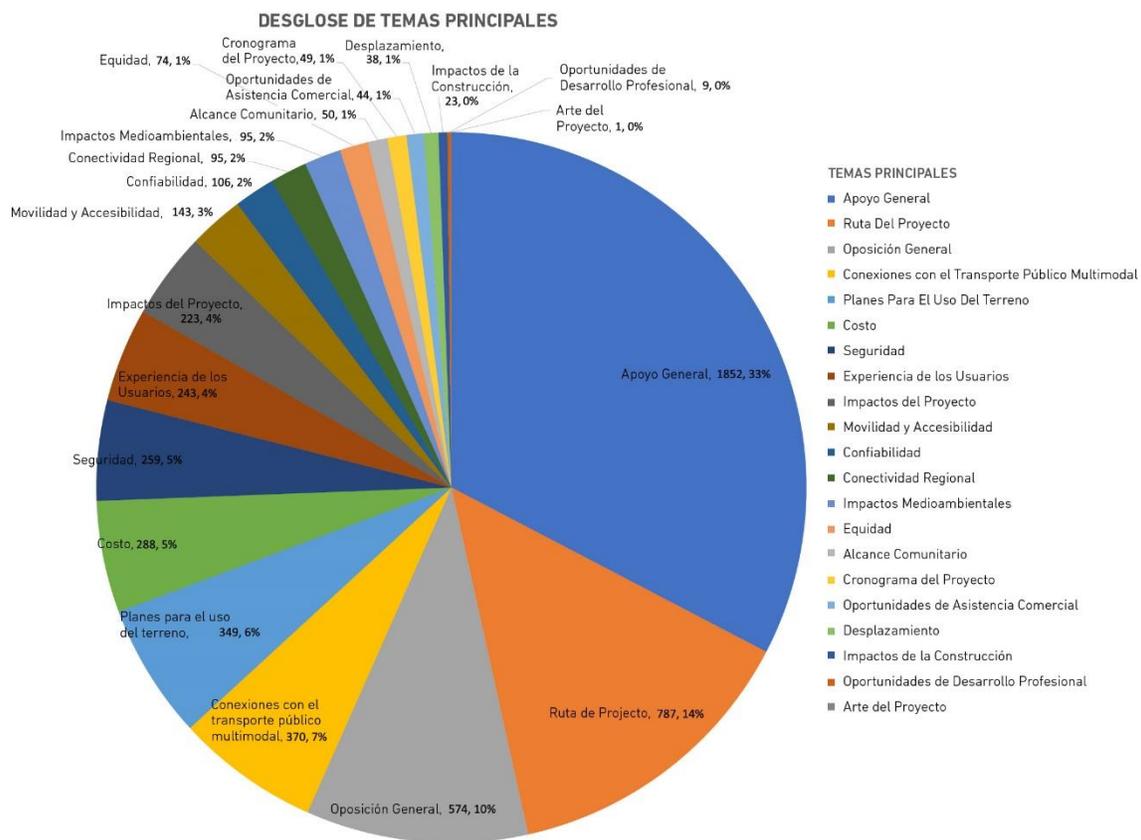
En total, ATP recibió 3,850 comentarios en las encuestas. Los comentarios que apoyaban el plan de construir el Tren ligero de Austin pedían a ATP construir un sistema de tren ligero confiable, seguro, y rentable tan rápido como fuera posible. Los cinco temas principales de los comentarios que se aplicaban al proyecto en su totalidad incluyeron los siguientes:

1. **Apoyo general.** La frecuencia de las menciones de este tema incluyó 1,852, o 33 % de todos los comentarios.
2. **Ruta del proyecto.** La frecuencia de las menciones de este tema incluyó 787, o 14 % de todos los comentarios.

3. **Oposición general.** La frecuencia de las menciones de este tema incluyó 574, o 10 % de todos los comentarios.
4. **Conexiones con el transporte público multimodal.** La frecuencia de las menciones de este tema incluyó 370, o 7 % de todos los comentarios.
5. **Planes para el uso del terreno.** La frecuencia de las menciones de este tema incluyó 349, o 6 % de todos los comentarios.

El desglose de los 21 temas principales y la frecuencia de sus menciones (por comentarios totales recibidos y porcentaje de los comentarios recibidos), se muestra en la **Figura 5**.

Figura 5. Generalidades de los temas principales



ATP también llevó a cabo un análisis demográfico de sus esfuerzos de participación comunitaria. Se hicieron cuatro preguntas demográficas, que incluyeron permitir a los encuestados compartir su raza y etnia, género, edad y si tienen alguna discapacidad. Las preguntas de la encuesta también buscaban averiguar si los encuestados usaban el transporte público, su código postal, sus ingresos, y su estado de dependiente. Todas las preguntas eran opcionales. Algunos encuestados optaron por proporcionar información con respecto a todas las preguntas, mientras que otros solo respondieron algunas preguntas y otros no respondieron ninguna. El desglose de los resultados demográficos recibidos de la encuesta de evaluación se muestra en la **Tabla 7**.

Tabla 7. Resultados demográficos de la Encuesta de evaluación

GENERALIDADES DE LOS RESULTADOS DEMOGRÁFICOS		
Raza y etnia	Recuento	Porcentaje
Asiática-americana, nativa hawaiana o isleña del Pacífico	61	8 %
Negra o afroamericana	40	5 %
Hispana, latina o chicana	160	22 %
Indígena	11	2 %
Blanca	460	63 %
Género	Recuento	Porcentaje
Género no conforme	15	3 %
Hombre	259	54 %
Mujer	210	43 %
Edad	Recuento	Porcentaje
60 años o más	84	11 %
Menos de 21 años	10	1 %
Otra (el encuestado no respondió o seleccionó “ninguna”)	664	88 %
Estado de discapacidad	Recuento	Porcentaje
Soy una persona que vive con una discapacidad o con una capacidad diferente.	37	5 %
Otro (el encuestado no respondió o seleccionó “ninguno”)	721	95 %
Dependientes	Recuento	Porcentaje
Tengo a mi cargo una persona de más de 65 años en mi hogar	39	5 %
Tengo dependientes que son niños en mi hogar	106	14 %
Otro (el encuestado no respondió o seleccionó “ninguno”)	613	81 %
Ingresos	Recuento	Porcentaje
Los ingresos anuales de mi hogar son inferiores a \$71,576	126	17 %
Mis ingresos anuales individuales son inferiores a \$43,043	125	16 %
Otro (el encuestado no respondió o seleccionó “ninguno”)	508	67 %
Usuario de transporte público	Recuento	Porcentaje
No	304	42 %
Sí	416	58 %
Situación de falta de vivienda	Recuento	Porcentaje
Soy una persona sin hogar	11	1 %
Otro (el encuestado no respondió o seleccionó “ninguno”)	747	99 %

Se incluye una copia de los resultados de la encuesta en el Apéndice C: Cartas de comentarios del Público.

5.6.1.1 Generalidades del Proyecto

Se hizo una pregunta sobre las generalidades del proyecto en la encuesta, que permitió a los comentaristas proporcionar opiniones sobre preguntas, oportunidades o inquietudes generales sobre el proyecto que deberían considerarse. ATP recibió un total de 420 comentarios con respecto a las generalidades del proyecto. Los principales temas de comentarios incluyeron:

- Ruta del proyecto (195)
- Conexiones con el transporte público multimodal (61)
- Costo (54)

En general, los comentarios de apoyo sugirieron que el proyecto era necesario para ayudar a potenciar la movilidad y a reducir la congestión del tráfico; sin embargo, los encuestados que se oponían al proyecto (19) expresaron inquietudes con respecto al costo y al número de pasajeros, así como una preferencia por otras mejoras del transporte público, como más autobuses. Los comentaristas mencionaron un deseo de futuras extensiones (39), incluidas las extensiones prioritarias al aeropuerto (42) y a la estación Crestview (12), donde conectaría con la línea roja del servicio de transporte ferroviario de corta distancia de CapMetro. Más de dos docenas de comentarios indicaron “constrúyanlo ahora” en respuesta a esta pregunta. Sesenta y ocho comentarios mencionaron la importancia de asegurar conexiones a otros modos de transporte y 50 comentarios expresaron la necesidad de un servicio confiable. Otros comentarios se enfocaron en la accesibilidad de las estaciones (23), la seguridad y protección (22), los impactos en el derecho de paso (20) y las adquisiciones y desplazamientos (7).

Hubo unos cuantos comentarios en torno a los asuntos medioambientales, como sombra (8), recursos hídricos (4), ruido y vibraciones (3), calidad del aire (2) y especies amenazadas y en peligro de extinción (1).

5.6.1.2 Comentarios Relacionados con la Sección Norte

ATP recibió un total de 671 comentarios con respecto a la Sección Norte del proyecto. Los temas principales de los comentarios que se aplicaban a las opciones de diseño en la Sección Norte incluyeron los siguientes:

- Ruta del proyecto (152)
- Conexiones con el transporte público multimodal (103)
- Planes para el uso del terreno (85)

Los encuestados tuvieron que responder dos preguntas relacionadas con las opciones de diseño para la Sección Norte del proyecto. A continuación se describe un resumen de sus ideas con respecto a cada pregunta.

Pregunta	Temas
<p>P6: El proyecto propuesto brindaría servicios a University of Texas desde Guadalupe St. Por favor, comparta sus ideas sobre las oportunidades y/o inquietudes en torno a esta parte del proyecto.</p>	<p>Los comentarios que expresaban apoyo (166) a esta porción del proyecto mencionaron su proximidad a University of Texas y su población estudiantil. Otros comentarios apoyaban la idea de desviar a los vehículos de una porción de Guadalupe St., pero tenían dudas sobre la posibilidad de que los vehículos desviados pudieran crear congestión en las calles adyacentes que no están diseñadas para acomodar tráfico pesado (95). La conexión con otros modos de transporte público también fue un tema recurrente (66), así como la accesibilidad de las estaciones (40), la seguridad y protección (33) y la conexión con la estación Crestview (18). Algunos comentaristas expresaron interés en el diseño (16) e inquietudes sobre adquisiciones y desplazamientos (14) e impactos en el derecho de paso (5).</p> <p>Unos cuantos encuestados proporcionaron comentarios sobre la necesidad de proporcionar servicios de paisajismo para contar con sombra (3), inquietud sobre la calidad del aire (1) y la preservación de los parques cerca del área del proyecto (2).</p>
<p>P7: ATP está evaluando sitios para posibles instalaciones de Park & Rides y fin de línea cerca de 38th St. y Guadalupe St. Por favor, comparta sus ideas sobre las oportunidades y/o inquietudes en torno a las instalaciones de Park & Ride.</p>	<p>Algunos de los encuestados que respondieron esta pregunta indicaron su apoyo a la ubicación de una instalación de Park & Ride en esta área (94), mientras que otros se opusieron (54) y mencionaron que una instalación de Park & Ride debería estar ubicada más al norte para reducir la congestión de tráfico antes en lugar de colocarla en una ubicación central que está “bien servida por el transporte público rápido.”</p> <p>Otros encuestados respondieron a esta pregunta expresando la necesidad de conectar con las extensiones prioritarias, así como la necesidad de tomar en consideración las futuras extensiones hacia áreas regionales (55). Los comentaristas adicionales compartieron ideas sobre el costo —costo general del proyecto (28), tarifas (8) e impuestos (1)— y preguntaron si el estacionamiento va a ser gratuito o si el ahorro del financiamiento al no colocar una instalación de Park & Ride aquí podría utilizarse para extender la línea.</p> <p>La conexión y el acceso a otros modos de transporte también se mencionó como una prioridad (56), junto con la seguridad y protección (20) y el estacionamiento (16). Además, se recibieron otros comentarios sobre la necesidad de preservar los parques (4), proporcionar sombra (3) y proporcionar una función de contención de agua (1).</p>

5.6.1.3 Comentarios Relacionados con la Sección Centro

ATP recibió un total de 619 comentarios con respecto a la Sección Centro del proyecto. Los temas principales de los comentarios que se aplicaban a las opciones de diseño en la Sección Centro incluyeron los siguientes:

- Ruta del proyecto (94)
- Conexiones con el transporte público multimodal (63)
- Planes para el uso del terreno (62)

Se pidió a los encuestados compartir sus ideas sobre dos opciones de diseño para la Sección Centro del proyecto.

Pregunta	Temas
<p>P8: ATP está explorando la posibilidad de agregar una estación al nivel de la calle en el centro de ciudad, cerca de Wooldridge Square. Por favor, comparta sus ideas sobre las oportunidades y/o inquietudes en torno a esta opción de diseño.</p>	<p>Los encuestados que apoyaban (229) que la propuesta agregue una estación cerca de Wooldridge Square mencionaron su cercanía a edificios gubernamentales y al Capitolio de Texas, y la necesidad de contar con una estación entre 15th St. y las paradas en Congress Avenue/César Chávez. Otros encuestados (41) mencionaron la capacidad de hacer transferencias a autobuses desde esta ubicación y la facilidad de acceder a una estación en este lugar (29). Los comentarios adicionales se enfocaron en el número de pasajeros (13), el tráfico vehicular (12), la seguridad y protección (10), y la confiabilidad del servicio (10).</p> <p>Dada la ubicación propuesta, varios encuestados expresaron su preocupación por preservar espacios verdes en el área (4) y la necesidad de sombra adicional (2).</p>
<p>P9: Se ha planificado una estación al nivel de la calle en Trinity St., entre César Chávez St. y 2nd St., junto al Centro de Convenciones. ATP está evaluando una opción de diseño que cambiaría la estación César Chávez para que esté fuera de la calle en la esquina de Trinity St. y 3rd St., y potencialmente integrada a un desarrollo privado en dicha ubicación. Por favor, comparta sus ideas sobre las oportunidades y/o</p>	<p>Los comentarios recibidos que apoyaban esta opción de diseño (168) de mover la estación a Trinity St. y 3rd St. indicaron que querían una conexión más fácil, más cercana y menos problemática a la Línea Roja. Otros comentarios se enfocaron en la disponibilidad de conexiones a otros modos de transporte público (62) y en la accesibilidad más fácil a la estación en caso de estar fuera de la calle (35), así como en utilizar esta opción para ayudar a mejorar el flujo del tráfico (19).</p> <p>Hubo preguntas con respecto a los costos (28) y a los recursos vecinales y comunitarios (27), en caso de que la estación fuera a estar integrada a un desarrollo privado. Además, los encuestados proporcionaron comentarios sobre la confiabilidad del servicio (12) y la seguridad y protección (9). Otros comentarios expresaron una</p>

inquietudes en torno a esta opción de diseño.	actitud positiva hacia la posibilidad de contar con sombra si la estación fuera a ser integrada (6).
---	--

5.6.1.4 Comentarios Relacionados con la Sección Sur

ATP recibió un total de 952 comentarios con respecto a la Sección Sur del proyecto. Los temas principales de los comentarios que se aplicaban a las opciones de diseño en la Sección Sur incluyeron los siguientes:

- Ruta del proyecto (164)
- Costo (111)
- Planes para el uso del terreno (109)

Si bien algunos encuestados demostraron su apoyo con respecto a la Sección Sur del proyecto, otros comentaristas expresaron inquietudes con respecto a la accesibilidad de la estación y al costo en general. Los encuestados respondieron tres preguntas relacionadas con las opciones de diseño. A continuación se describe un resumen de sus ideas con respecto a cada pregunta.

Pregunta	Temas
<p>P10: La estación en Travis Heights está planificada al nivel de la calle en East Riverside Drive justo al este de Travis Heights Boulevard. ATP está considerando una opción de diseño que no incluya a la estación de Travis Heights. Por favor, comparte sus ideas al respecto.</p>	<p>Hubo un número casi igual de comentarios que apoyaban la opción de diseño que no incluye a la estación de Travis Heights (114) como de comentarios que se oponían a esta opción (106). Los encuestados que apoyaban la opción de eliminar la estación mencionaron la falta de densidad en el área, el escaso número de pasajeros, las dificultades del terreno y el espacio limitado para el desarrollo. Los encuestados que se oponían a esta opción mencionaron la necesidad de acceso a una estación local, miedo de que eliminar la estación reduciría el número de pasajeros y perder una oportunidad de proporcionar mejor conectividad a los lugares de interés del área. Algunos comentaristas mencionaron los posibles ahorros en el costo general del proyecto (15) si la estación fuera construida más adelante. Otros comentaristas están preocupados por que la distancia a otras opciones de transporte público reduzca la accesibilidad de la estación (45); acceso limitado a senderos, las estaciones de Waterfront y South Congress [es decir, planes para el uso del terreno (34) y vecindarios y recursos comunitarios (23)]; así como el hecho de que la estación sea una parada necesaria cuando la extensión prioritaria al aeropuerto sea construida (13).</p> <p>Hubo unos cuantos comentarios en torno a los asuntos medioambientales, como suelos y recursos geológicos (2),</p>

	<p>sombra (1), ruido y vibraciones (1) y especies amenazadas y en peligro de extinción (1).</p>
<p>P11: El Tren ligero de Austin cruzará el Lady Bird Lake sobre un puente nuevo que conectará a Trinity Street (en la ribera norte del río) con la estación Waterfront (en la ribera sur). ATP está evaluando opciones para el rellano del nuevo puente. Una opción es que el puente termine antes de la estación Waterfront con la estación y la intersección del tren ligero (denominada “empalme”) con ramales hacia el norte, sur y este al nivel de la calle. La otra opción es mantener el puente elevado por un trayecto más largo y conectarlo con las colinas aledañas, lo que causaría que la estación Waterfront y el tren ligero también estén elevados. Por favor, comparta sus ideas al respecto.</p>	<p>Los encuestados (166) que apoyan la opción del puente elevado mencionan una inquietud sobre el riesgo de inundación al nivel de la calle (35); aprecio por el aspecto estético (30); menor impacto en el tráfico vehicular (30); la posibilidad de una mayor confiabilidad del servicio (34); seguridad y protección (9) y la necesidad de considerar la facilidad de acceso para personas con discapacidades (28).</p> <p>Las personas que se oponen a la opción del puente elevado (43) mencionan inquietudes sobre accesibilidad, costo y ruido. Los comentaristas también señalaron que no deberá hacerse la determinación final hasta que uno pueda sopesar el costo general del proyecto (49) con otras posibles compensaciones, como seguridad, puntualidad y el medioambiente.</p> <p>Los encuestados también hicieron hincapié en la necesidad de evaluar las conexiones con el transporte público multimodal en esta área (19), así como las extensiones prioritarias y futuras (10).</p> <p>Otros expresaron su inquietud con los impactos medioambientales en el área, incluidos los recursos hídricos (14), las especies amenazadas y en peligro de extinción (4), el ruido y las vibraciones (4), los suelos y recursos geológicos (3) y la zona verde (2).</p>
<p>P12: ATP está evaluando sitios para posibles instalaciones de Park & Rides y fin de línea cerca de Oltorf St. y South Congress Avenue. Por favor, comparta sus ideas al respecto.</p>	<p>Los encuestados a favor (154) de la adición de una instalación de Park & Ride cerca de Oltorf St. y South Congress Avenue indicaron que aumentaría la accesibilidad (6) y el número de pasajeros (14) entre los residentes del lado sur. Quienes se oponían a la adición de una instalación de Park & Ride (66) mencionaron su cercanía al centro de la ciudad, inquietudes sobre una mayor congestión de tráfico en el área y costos del terreno.</p> <p>Los comentaristas hicieron hincapié en la necesidad de enfocarse en futuras extensiones (26), la necesidad de la conectividad multimodal sin complicaciones (28), seguridad y protección (15), la necesidad de sombra (2) y la consideración de colocar estaciones de carga de vehículos eléctricos (EV) y garajes solares.</p>

5.6.1.5 Comentarios Relacionados con la Sección Este

ATP recibió un total de 927 comentarios con respecto a la Sección Este del proyecto. Los temas principales de los comentarios que se aplicaban a las opciones de diseño en la Sección Este incluyeron los siguientes:

- Ruta del proyecto (135)
- Seguridad (131)
- Experiencia de los usuarios (83)

Se pidió a los encuestados compartir sus ideas sobre tres opciones de diseño para la Sección Este del proyecto.

Pregunta	Temas
<p>P13: A lo largo de East Riverside Drive, al este de I-35, ATP está planificando que el Tren ligero de Austin vaya por el centro de la calle, entre los carriles de la vía, con estaciones en la mediana y senderos típicos para peatones y bicicletas en los extremos de los carriles de tránsito. ATP está explorando una opción de diseño que coloque los senderos para peatones y bicicletas junto al Tren ligero propuesto, en el centro de East Riverside Drive, y dichos senderos recorrerán toda la extensión de East Riverside, desde la estación Lakeshore hasta la estación Yellow Jacket. Por favor, comparta sus ideas al respecto.</p>	<p>La seguridad es una preocupación para los encuestados tanto a favor como en contra de esta opción. Los encuestados también mencionaron la facilidad de conexión y el acceso a otros modos de transporte (139). Los comentaristas mencionaron que separar a los ciclistas del tráfico vehicular proporcionaría la mayor protección. Otros mencionaron el acceso a la sombra (18), la accesibilidad de las estaciones (8) y la reducción del ruido (2) como aspectos positivos.</p> <p>Los encuestados que se oponían esta opción (73) dijeron que la cercanía de los ciclistas y peatones a los rieles crea un riesgo de seguridad. También se preguntan si las personas con discapacidades tendrían dificultad para circular por los senderos centrales.</p> <p>Hubo algunos comentarios en torno a los problemas medioambientales, como la protección de zonas verdes (4), la calidad del aire (2), los suelos y recursos geológicos (1) y los recursos hídricos (1).</p>
<p>P14: Se proponen dos sitios de estaciones a lo largo de East Riverside Drive en Faro Drive y Montopolis Drive. ATP está explorando si las estaciones en Faro Drive y Montopolis Drive</p>	<p>Los encuestados que apoyaban esta opción (144) mencionaron la cercanía a Austin Community College en Riverside, Ruiz Library y CommUnityCare Health Center como una razón para combinar las dos estaciones, así como la facilidad de conexión y acceso a otros modos de transporte público (28). Otros factores mencionados</p>

<p>deberían combinarse para formar una sola estación en Grove Boulevard. Por favor, comparte sus ideas al respecto.</p>	<p>fueron la accesibilidad de las estaciones (52) y el número de pasajeros (23).</p> <p>Las personas que se oponían a esta opción (101) señalaron que el calor de Texas hace que caminar a la estación Grove sea sumamente difícil, y podría servir para aumentar el uso de vehículos por parte de residentes del vecindario en un área que ya tiene un tráfico pesado.</p>
<p>P15: ATP está evaluando sitios para posibles instalaciones de Park & Rides y fin de línea cerca de Yellow Jacket Lane y Riverside Drive. Por favor, comparte sus ideas al respecto.</p>	<p>Los comentaristas que apoyaban esta ubicación para instalaciones de Park & Ride y fin de línea (179) indicaron que podría ayudar a aumentar el número de pasajeros y podría servir como una parada para acceder al aeropuerto (43). También mencionaron la necesidad de medidas de seguridad y protección (10), así como de servicios de paisajismo para proporcionar sombra (3).</p> <p>Los que se oponen a esta ubicación para una instalación de Park & Ride (46) mencionan que un lote de estacionamiento no apoya las soluciones de transporte sostenible, que está demasiado cerca de áreas residenciales y del centro de la ciudad, y que podría aumentar la congestión de tráfico (17). Otros comentaristas expresaron decepción por el hecho de que la extensión al aeropuerto no esté siendo construida en este momento.</p> <p>Otros sugirieron proporcionar estaciones de carga de EV y un lote de rideshare dentro de la instalación de Park & Ride. Algunos comentaristas mencionaron la importancia de la conexión y el acceso a otros modos de transporte (19) y la accesibilidad de las estaciones (13).</p>

5.6.1.6 Comentarios Relacionados con el Centro de Operaciones y Mantenimiento

ATP recibió 261 comentarios en total con respecto al Centro de operaciones y mantenimiento (OMF). Los temas principales de los comentarios que se aplicaban a las opciones de diseño para el OMF incluyeron los siguientes:

- Ruta del proyecto (47)
- Planes para el uso del terreno (18)
- Equidad (13)

Los encuestados respondieron una pregunta relacionada con el OMF. Si bien hubo apoyo, algunos comentaristas expresaron inquietudes con respecto a la ubicación y el costo del centro. Otros temas que salieron a flote incluyeron el costo (12) y los impactos del proyecto (12). A continuación se describe un resumen de las ideas de los encuestados.

Pregunta	Temas
<p>P16: ATP está estudiando el área a lo largo de Airport Commerce Drive cerca de US 183 y SH 71 como posible ubicación del Centro de operaciones y mantenimiento (Operations and Maintenance Facility, OMF). Es necesario contar con un OMF para proporcionar las funciones necesarias para la operación y el mantenimiento del sistema de tren ligero. Por favor, comparta sus ideas al respecto.</p>	<p>Los encuestados que apoyaban esta ubicación general propuesta para el OMF (160) mencionaron la necesidad de que esté bien diseñado y mantenido. Los que se oponen a la ubicación (14) mencionan los posibles impactos negativos en el vecindario, como contaminación acústica y otros impactos medioambientales, así como posibles desplazamientos. Otros comentaristas animaron alcances comunitarios adicionales en el vecindario (4), mientras que otros propusieron usar una ubicación donde el terreno sea lo más barato posible para reducir el costo general del proyecto (9).</p> <p>Con la cercanía al aeropuerto, otros encuestados expresaron la necesidad de evaluar las extensiones prioritarias y futuras (41), así como las conexiones con el transporte público multimodal (6) y el acceso a otros modos de transporte (5). Algunos comentaristas también expresaron interés en integrar al OMF con el aeropuerto.</p> <p>Otros comentaristas expresaron interés en el diseño (4) y en los aspectos visuales y estéticos (4), e inquietudes sobre adquisiciones y desplazamientos (2) e impactos en el derecho de paso (1). Otros proporcionaron comentarios sobre el ruido y las vibraciones (3), inquietudes sobre la calidad del aire (2), los recursos hídricos (2), y la preservación de parques cerca del área del proyecto (1).</p>

6 Próximos Pasos

6.1 Identificar las Alternativas del Borrador de la EIS y el Alcance de la EIS

Los comentarios del público y de las agencias recibidos durante la evaluación ayudarán a la FTA y a ATP a finalizar el propósito y la necesidad del proyecto, a identificar consideraciones adicionales y a informar la evaluación de las opciones de diseño en el Borrador de la EIS.

Otras consideraciones y análisis continuarán a medida que el proyecto avance a la siguiente fase. Estos incluyen:

- Revisar y utilizar los comentarios de la comunidad para informar la revisión medioambiental y el diseño del proyecto.
- Refinar e identificar las opciones de diseño preferidas.
- Continuar con el alcance al público después de la evaluación para proporcionar educación e información sobre los procesos de la NEPA y del desarrollo del proyecto.

6.2 Borrador de la EIS

Después de considerar los comentarios de la evaluación, la FTA y ATP prepararán un Borrador de la EIS que evaluará la alternativa preferida, incluidas las opciones de diseño preferidas, y describirá por qué ciertas alternativas fueron eliminadas del estudio detallado. El Borrador de la EIS resumirá los estudios, las revisiones, las consultas y la coordinación requeridos por la ley medioambiental u orden ejecutiva en la medida pertinente en esta etapa del proceso. Los recursos que serán analizados como parte del entorno natural y físico, del entorno humano y del entorno cultural se muestran en la **Figura 6**.

La FTA y ATP esperan completar el Borrador de la EIS en el otoño de 2024, y lo harán circular para el comentario del público durante al menos 45 días. Además, ATP celebrará al menos una audiencia pública sobre el Borrador de la EIS. Una vez finalizado el periodo de comentarios, la FTA y ATP abordarán los comentarios relevantes que hayan recibido.

Figura 6. Análisis realizado durante el Borrador de la EIS



Entorno Natural y Físico

- Calidad del aire
- Suelo y geología
- Calidad del agua
- Especies amenazadas y en peligro de extinción
- Energía
- Materiales peligrosos
- Ruido y vibraciones
- Impactos temporales de la construcción



Entorno Humano

- Justicia medioambiental (EJ)
- Seguridad y protección
- Uso del suelo y zonificación
- Economía social y desarrollo económico
- Transporte
- Servicios públicos
- Adquisición de terrenos y desplazamientos



Entorno Cultural

- Cultural, histórico y arqueológico
- Parques y espacios recreativos
- Calidad visual
- Recursos vecinales y comunitarios

6.3 EIS Final y Registro de las Decisiones

Luego de la circulación del Borrador de la EIS y la consideración de los comentarios recibidos, la FTA planea emitir un documento combinado con la EIS Final y el Registro de las decisiones en otoño de 2025. La EIS Final identificará la alternativa preferida de ATP e incluirá una respuesta a los comentarios recibidos en el Borrador de la EIS. También establecerá estrategias de mitigación para los impactos medioambientales inevitables. El documento combinado con la EIS Final y el Registro de las decisiones se emitirá públicamente pero no incluirá un periodo de comentarios. El Registro de las decisiones será la acción final de la FTA como agencia en virtud de la NEPA y dará por finalizado el proceso de la EIS.