

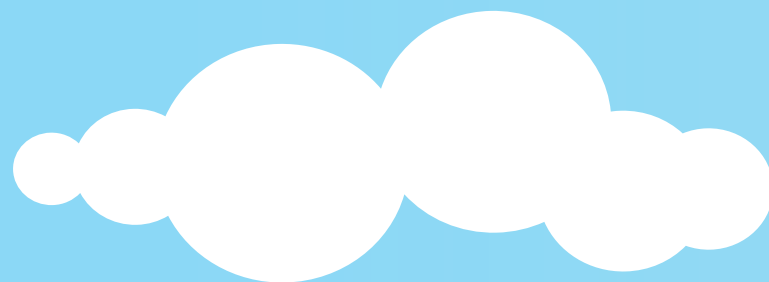
Plan de la Política de Desarrollo Equitativo Orientado al Tránsito



Ciudad de Austin

Proyecto final aceptado por el Consejo Marzo 2023





Agradecimientos

Nos gustaría dar las gracias a todos los que han participado en la creación del Plan de la Política de Desarrollo Equitativo Orientado al Tránsito (Equitable Transit-Oriented Development, ETOD) de Austin, especialmente a los miembros del grupo de trabajo del Comité Asesor de la Comunidad y a los Conectores de la Comunidad, que han dedicado incontables horas a involucrar a sus redes y a asesorar al personal a lo largo de un año.

También agradecemos al personal de la Ciudad de Austin, CapMetro y Austin Transit Partnership que revisaron los borradores de las herramientas de las políticas y contribuyeron con información clave sobre el contexto local y las consideraciones de implementación.

No podríamos haber completado el Plan de la Política de ETOD sin el duro trabajo de nuestro equipo de consultores, entre los que se incluyen HR&A Advisors, Nelson\Nygaard, Perkins&Will, Asakura Robinson, Cultural Strategies y Movitas Mobility.

Por último, agradecemos a los habitantes de Austin, especialmente a las comunidades históricamente marginadas, que se hayan unido a nosotros como socios. Ustedes ayudaron a imaginar el futuro que queremos y serán la clave para implementar el ETOD de modo que podamos lograr los resultados equitativos que todos merecen.



Índice

Resumen ejecutivo.....5

1. Antecedentes.....6

 Introducción.....8

 Historia de la planificación e impacto de los TOD existentes en Austin.....9

 Añadir la “E” a TOD.....12

2. Objetivos de ETOD.....16

 Enfoque para el desarrollo de objetivos de ETOD.....18

 Objetivos de ETOD.....19

3. Tipologías de áreas de estaciones y prioridades de planificación.....20

 Antecedentes de tipologías.....22

 Elementos de las tipologías de estaciones ETOD.....24

 Tipologías ETOD de Austin.....28

 Prioridades de planificación del área de estaciones.....32

4. Conjunto de herramientas de la política de ETOD.....46

 Introducción al conjunto de herramientas de la política.....48

 Resumen de las herramientas de la política.....49

5. Próximos pasos / Plan de acción.....60

6. Apéndice.....68

 A. Proceso de compromiso de ETOD.....A2

 B. Análisis de las condiciones existentes en el área de estaciones....A6

 C. Desarrollo de los objetivos de ETOD.....A8

 D. Metodología de la tipología de ETOD.....A11

 E. Metodología de planificación de prioridades del área de estaciones.....A19

 F. Conjunto de herramientas integral de la política de ETOD.....A31

 Cómo utilizar el conjunto de herramientas.....A31

 Pequeña empresa y Desarrollo de la fuerza de trabajo.....A35

 Asequibilidad de la vivienda.....A56

 Movilidad.....A88

 Uso de terrenos y Diseño urbano.....A112

 Estrategias de bienes raíces y finanzas.....A137

Resumen ejecutivo

Propósito del Plan

El Plan de la Política de Desarrollo Equitativo Orientado al Tránsito (Equitable Transit-Oriented Development, ETOD) es un marco integral para ayudar a la comunidad de Austin a garantizar que el futuro desarrollo en torno al sistema de tránsito Proyecto Connect apoye a los residentes de todos los ingresos y orígenes, especialmente a aquellos que han sido desproporcionadamente perjudicados por decisiones pasadas sobre transporte y uso de terrenos. La Ciudad de Austin trabajó con nuestros socios de CapMetro y Austin Transit Partnership, así como con la comunidad, para elaborar los objetivos de ETOD en Austin, las herramientas que pueden ayudarnos a alcanzar esos objetivos y las medidas que debemos tomar para lograr resultados equitativos a lo largo del sistema de tránsito. En última instancia, el Plan de la Política de ETOD es una guía para toda la ciudad que ayuda a centrar nuestras futuras decisiones de planificación, programación e inversión en los próximos años. Necesitaremos una coalición de diferentes organizaciones públicas, privadas, sin fines de lucro y miembros de la comunidad para implementar el Plan de la Política ETOD y hacer realidad la visión de nuestra comunidad de un Austin más justo, asequible, conectado, accesible y próspero.

¿Qué incluye el Plan?

Este documento incluye las siguientes secciones:

- 1. Antecedentes:** Describimos la necesidad de ETOD y la historia del anterior desarrollo orientado al tránsito (transit-oriented development, TOD) tradicional en Austin. También analizamos el éxito del enfoque tradicional del pasado y quién se quedó atrás.
- 2. Objetivos de ETOD:** Destacamos los seis objetivos de ETOD en Austin de cara al futuro.
- 3. Tipologías de áreas de estaciones y priorización de planificación:** Las tipologías de esta sección nos ayudan a empezar a comprender el contexto actual de todas las estaciones del sistema Proyecto Connect y a ver las similitudes y diferencias entre ellas que guiarán nuestro enfoque sensible al contexto para implementar el conjunto de herramientas de ETOD del conjunto de herramientas de la política. En lugar de los indicadores tradicionales de TOD, como la forma urbana y la disposición del mercado inmobiliario, las tipologías de ETOD de Austin se centran en las personas e incluyen indicadores de la población existente, riesgo de desplazamiento y cambio relativo de la población y el empleo en la última década. Por último, establecemos las prioridades para la futura planificación detallada del área de estaciones en tres niveles.
- 4. Conjunto de herramientas de la política de ETOD:** El conjunto de herramientas de la política incluye un menú de 46 herramientas, agrupadas en cinco categorías, en las que la Ciudad y sus socios deben centrarse para alcanzar nuestros objetivos de ETOD. Las herramientas se eligieron específicamente por su aplicabilidad a Austin y su impacto en alcanzar nuestros objetivos. Las herramientas deberán utilizarse conjuntamente y aplicarse con flexibilidad para responder a las diferentes necesidades de los distintos barrios a lo largo del sistema Proyecto Connect.
- 5. Próximos pasos / Plan de Acción:** Explicamos los pasos a corto plazo que, como Ciudad, empezaremos a dar para implementar las Herramientas de la Política tanto en toda la ciudad como en áreas de estaciones específicas.
- 6. Apéndice:** Incluimos más información sobre el proceso de planificación de ETOD, incluido el compromiso con la comunidad y el análisis técnico que se utilizó en el plan, para aquellos que quieran profundizar.

1

Antecedentes





Introducción

En junio de 2021, el Consejo Municipal adoptó una resolución por la que se encargaba al personal que participara en la planificación de un Desarrollo Equitativo Orientado al Tránsito (ETOD) en Austin, junto con la planificación de infraestructuras para el sistema de tránsito Proyecto Connect. ETOD se desarrolla basándose en los actuales Desarrollos Orientados al Tránsito (TOD) codificados en el Código de Desarrollo de Terrenos a partir de 2005. El TOD tradicional se refiere a una estrategia de planificación y diseño que promueve comunidades compactas, de uso mixto, aptas para peatones y ciclistas y construidas en torno a sistemas de transporte público. Al agrupar puestos de trabajo, viviendas y bienes y servicios en torno al transporte público, las comunidades TOD reducen su dependencia del automóvil a la vez que aumentan sus opciones de movilidad, lo que se traduce en barrios más sostenibles. Sin embargo, los proyectos tradicionales de TOD a menudo no benefician a todos por igual, han afectado negativamente a la calidad de vida de las comunidades negras,

indígenas y de personas de color y con bajos ingresos, e históricamente han carecido de la participación de estas poblaciones vulnerables. Las comunidades TOD se convierten a menudo en víctimas de su propio éxito, ya que las mismas comodidades que las hacen atractivas suelen provocar el aumento del valor de la propiedad. Este aumento del valor acaba agobiando de una forma desproporcionada, y en última instancia desplazando, a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color. Las deficiencias del TOD tradicional a menudo lo hacen contraproducente para las personas que más necesitan acceder al servicio de transporte público y aumentar sus oportunidades económicas.

En cambio, el concepto de TOD equitativo trabaja para obtener resultados equitativos abordando las consecuencias imprevistas del TOD tradicional mediante acciones proactivas dirigidas a mitigar las presiones de desplazamiento para garantizar que todos, especialmente las comunidades de color históricamente marginadas, puedan beneficiarse de la conectividad del tránsito. ETOD es una herramienta que va más allá de la mera mitigación del desplazamiento. El principio básico de ETOD es que las nuevas

infraestructuras de transporte no deben perjudicar a los residentes de los alrededores. Por encima de esto está el principio de que la infraestructura de tránsito y las intervenciones de la política deben **crear oportunidades para que los habitantes de Austin prosperen y, más concretamente, abarcar la salud socioeconómica, mental y física de las poblaciones BIPOC y de bajos ingresos.**

Austin está preparado para implementar el ETOD junto con nuestra próxima inversión generacional en transporte público. En noviembre de 2020, los habitantes de Austin votaron para aprobar la Proposición A, que financia la primera fase del Sistema Proyecto Connect. Además de financiar nuevos trenes ligeros y mejoras y ampliaciones del servicio de autobuses y trenes de transporte para ir al trabajo, la Proposición A también dedicó \$300 millones a inversiones contra el desplazamiento en las áreas próximas al Proyecto Connect. Para implementar el Proyecto Connect, la Ciudad y CapMetro crearon la Asociación de Tránsito de Austin (Austin Transit Partnership, ATP) y establecieron el Convenio de Poderes Conjuntos (Joint Powers Agreement) para detallar las funciones y responsabilidades de cada entidad. Los socios también crearon el Comité Asesor de la Comunidad para asesorar sobre todos los temas relacionados con la equidad y el Proyecto Connect, incluidos los esfuerzos para frenar los desplazamientos a lo largo del sistema del Proyecto Connect. La resolución del ETOD 2021 reconoce que la preservación de las oportunidades económicas existentes es tan importante como la creación de nuevas oportunidades.

La resolución ETOD 2021 también pide un Plan de la Política ETOD que lidere con la equidad como principio rector de la planificación e implementación de TOD e incorpore estrategias sensibles al contexto centradas en la asequibilidad, el aumento de los viajes en transporte público y la prevención del desplazamiento. Desde 2005, se han aprobado nueve distritos TOD, pero solo tres de ellos han superado las fases de planificación (Fase 1) e implementación (Fase 2) con sus correspondientes Planes Reguladores y de Áreas de Estaciones. Con aproximadamente un centenar de futuras áreas de estación previstas entre las líneas de tren, tren ligero y MetroRapid para ir al trabajo del Proyecto Connect, la Ciudad de Austin necesita implementar de forma proactiva el ETOD en todo Austin para lograr la visión de nuestra comunidad de comunidades completas, conectadas e inclusivas servidas por el transporte público. El Consejo también pidió que se identificaran las políticas y secciones del código existentes que necesitaban enmiendas para apoyar la creación de ETOD en toda la ciudad. El Consejo concibe el Plan de la Política de ETOD como un marco global de alto nivel para incorporar y apoyar el ETOD.

Historia de la planificación e impacto de los TOD existentes en Austin

El crecimiento expansivo de la economía local ha llamado la atención sobre las desigualdades sistémicas que afectan de forma desproporcionada a los negros, indígenas y personas de color (Black, Indigenous and People of Color, BIPOC), así como a las personas con bajos ingresos. Los planificadores entienden que hay componentes fundamentales para una buena calidad de vida, como el acceso a: oportunidades de empleo, vivienda asequible, atención de salud asequible, educación y servicios de guardería de calidad, opciones de alimentos frescos y transporte fiable y cómodo. Estos servicios deben estar al alcance de todas las personas, independientemente de su situación socioeconómica, capacidad, raza o etnia, o ubicación geográfica. En Austin, sabemos que hay desigualdades sistémicas y antiguas en nuestra ciudad a través de la planificación, la inversión y las decisiones de la política que han producido barreras a la movilidad económica para BIPOC y las comunidades

de bajos ingresos. La segregación racial geográfica se incorporó directa e indirectamente a los préstamos hipotecarios, las prácticas inmobiliarias y la planificación urbana.

Un ejemplo de sistema discriminatorio es el Plan de 1928 que designó al este de Austin como el “distrito negro” y garantizaba que la mayoría de los usos industriales se situaran en esta área de la ciudad considerada menos deseable. Antes de este plan racializado, las prósperas comunidades de libertos y los asentamientos latinos estaban dispersos por toda la ciudad. Como resultado del Plan de 1928, los habitantes negros y morenos de Austin que no vivían ya en el entonces denominado “distrito negro” se vieron obligados a elegir entre permanecer en sus comunidades establecidas sin acceso a los servicios básicos de la Ciudad, como electricidad, agua y calles pavimentadas, o trasladarse al lado este para acceder a los servicios segregados para la gente de color. El Plan de 1928 sentó las bases para la posterior línea de demarcación y la segregación racial geográfica. La comunidad ha documentado más ejemplos de la historia de crecimiento desigual de Austin en el informe *Nada sobre nosotros sin nosotros (Nothing About Us Without Us)* y en la **Herramienta antidesplazamiento de equidad racial (Racial Equity Anti-Displacement Tool)**.

Este legado de planificación racializada sigue arraigado en nuestros sistemas actuales, y la planificación de TOD en Austin no es una excepción. De los nueve distritos TOD adoptados por el Consejo Municipal de Austin desde 2005, solo tres de ellos han pasado por el proceso TOD en dos fases: 1) Plan del área de estaciones - Planificación de la visión, y 2) Plan regulador - Implementación del Plan del área de la estación. Estos distritos son Plaza Saltillo, MLK Station y Crestview Station. Se realizó un análisis de los proyectos TOD que reciben incentivos de desarrollo para estos tres distritos TOD existentes en Austin. Este análisis examina los **patrones demográficos, los desplazamientos al trabajo y la propiedad de automóviles, el estacionamiento y las tendencias de desarrollo** de 2010 a 2020.

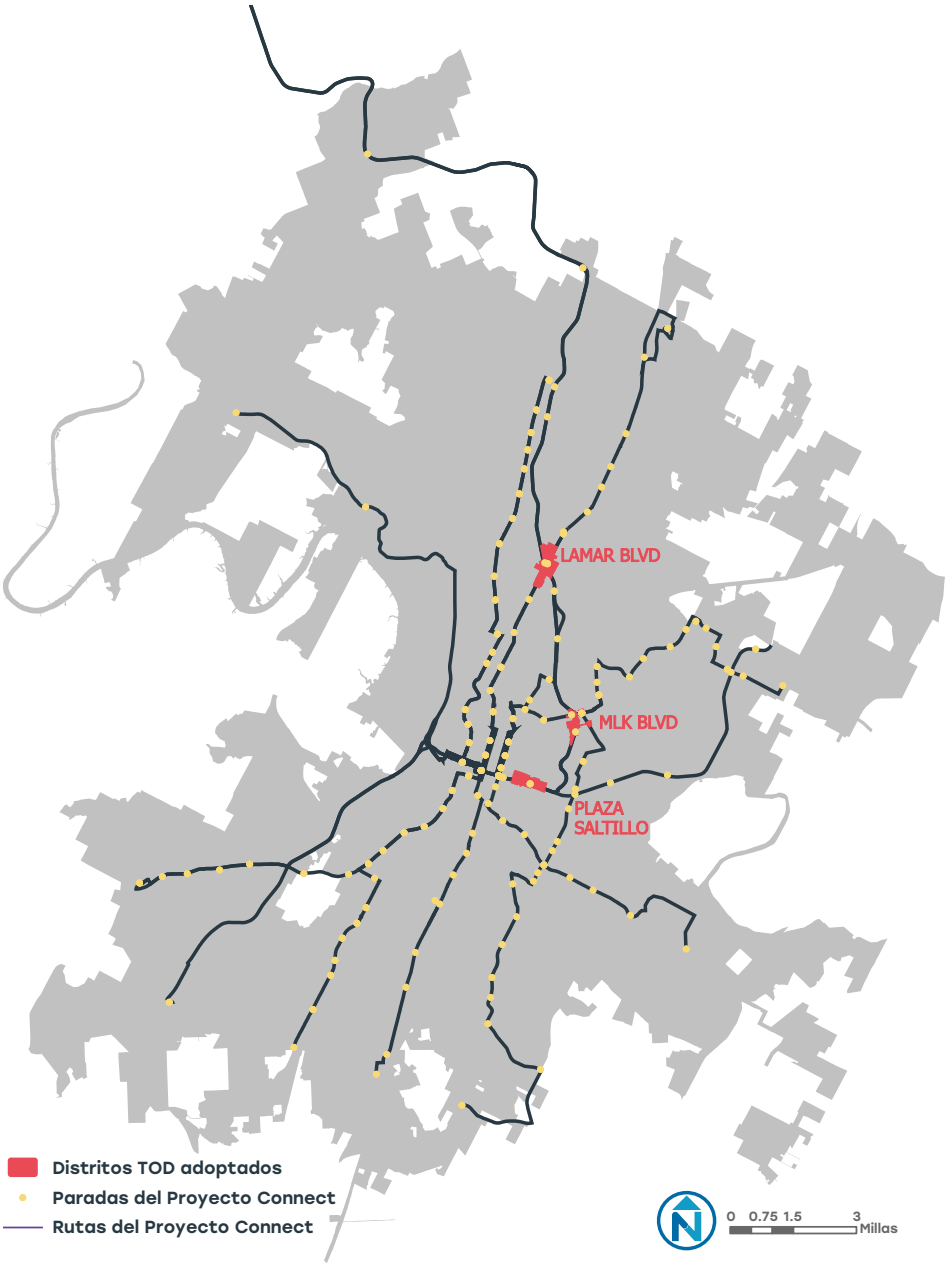
Cambios demográficos: Plaza Saltillo y MLK Station son TOD ubicados en tramos de censo que históricamente han representado una población mayoritaria de negros, indígenas y personas de color. Allí donde se han producido nuevos desarrollos en estos TOD, se ha producido un aumento significativo de la población blanca de altos ingresos y una disminución activa de la presencia de BIPOC en los últimos 10 años. La mayor parte del crecimiento de la población en todos los tramos de censo comprendidos en estos TOD puede atribuirse al crecimiento de la población blanca. Este cambio demográfico ilustra el desplazamiento de los residentes BIPOC, un indicador definitivo de la continua disparidad racial. El ingreso familiar medio (Median Family Income, MFI) casi se ha duplicado y, en algunos casos, triplicado, y los hogares sin hijos superan ahora a los hogares con hijos en todos esos tramos de censo. Los cambios demográficos en las áreas de censo de mayoría BIPOC no son exclusivos de los TOD, sino que se correlacionan con el patrón de desplazamiento a lo largo del Eastern Crescent, el límite más al este del “Distrito Negro”.

Cambios en el traslado al trabajo y en la propiedad del automóvil: Los TOD pretenden aumentar el número de usuarios de los sistemas de transporte público y reducir la necesidad de poseer un vehículo personal. Sin embargo, el traslado al trabajo en transporte público en estos tramos de censo del estudio ha experimentado una reducción significativa desde 2010, de entre el 41% y el 73%. Los TOD también desean incluir una combinación de comercios y servicios que satisfagan las necesidades diarias, de modo que los hogares puedan reducir su dependencia del vehículo personal para acceder a las oportunidades. En correlación con la reducción del número total de usuarios del transporte público para ir al trabajo está la mayor presencia de hogares con ingresos superiores a \$200,000 y el porcentaje de personas que trabajan desde casa. El porcentaje medio de hogares sin automóvil también ha disminuido

en todos los tramos de censo de TOD en un 60%.

Cambios de estacionamiento: Los reglamentos de TOD permiten reducir el estacionamiento en las áreas TOD, a partir del 40% (y con la participación adicional en incentivos de programas de movilidad, hasta el 60%) de los lugares de estacionamiento máximos permitidos. Una encuesta de revisión del plan del sitio en TOD existentes revela que la mayoría de los urbanizadores optan por la reducción del estacionamiento en un promedio del 28%. En el contexto de las estaciones, TOD de Plaza Saltillo presenta las mayores densidades y, por tanto, mayores niveles de reducción de estacionamiento, con una reducción del 42% de un 60% posible. MLK Station incorpora densidades medias, y los urbanizadores han optado por niveles medios de reducción de estacionamiento, con un promedio del 27% sobre el 60%. Por último, TOD de Crestview Station tiene la densidad más baja de todas las áreas de TOD y, en conjunto, la menor cantidad de proyectos de desarrollo; en consecuencia, Crestview tiene los niveles más bajos de reducción de estacionamiento con un 13% de un 60%. La frecuencia y el ritmo de reducción del estacionamiento resultan prometedores para frenar la dependencia de los residentes de los vehículos personales, pero aún queda mucho por hacer para que más habitantes de Austin opten por el transporte público.

Cambios en el desarrollo: En todos los tramos de censo de TOD en este estudio, entre 24-36% del total de unidades de vivienda se han construido desde 2010, una indicación de que el aumento de la densidad permitida ha generado más unidades de vivienda en estas áreas TOD. Aproximadamente 1,800



unidades, o el 28% de todas las unidades de vivienda que se construyeron en estos TOD desde 2010, son viviendas asequibles con restricción de ingresos. Aunque los proyectos TOD de Austin han aumentado el acceso a la vivienda cerca de restaurantes, comercios, oficinas y lugares de entretenimiento, hasta ahora no han tenido tanto éxito a la hora de incorporar servicios que cubran las necesidades cotidianas, como lavandería, guardería, atención de salud y servicios de apoyo familiar. Esto indica que, a pesar del aumento de la construcción de viviendas asequibles y de precio de mercado, siguen existiendo barreras estructurales y sistemáticas porque los TOD no se han desarrollado teniendo en cuenta las necesidades de las familias con niños, los BIPOC o las poblaciones con bajos ingresos.

Los TOD han proporcionado la base para una mayor conectividad con un mejor acceso a puestos de trabajo, vivienda y usos comerciales para hacer de Austin una ciudad más habitable que apoya el tránsito multimodal y el traslado a pie. La Ciudad de Austin se ha comprometido a liderar con equidad e inclusión de diversas poblaciones y reconoce que los TOD tradicionales no están mitigando eficazmente los daños potenciales a BIPOC y personas con bajos ingresos. Al enfocar el TOD a través de una lente equitativa, el marco ETOD de Austin abordará mejor las disparidades raciales y socioeconómicas por las que se han visto agobiadas nuestras personas con bajos ingresos y las comunidades de color.

Añadir la “E” a TOD

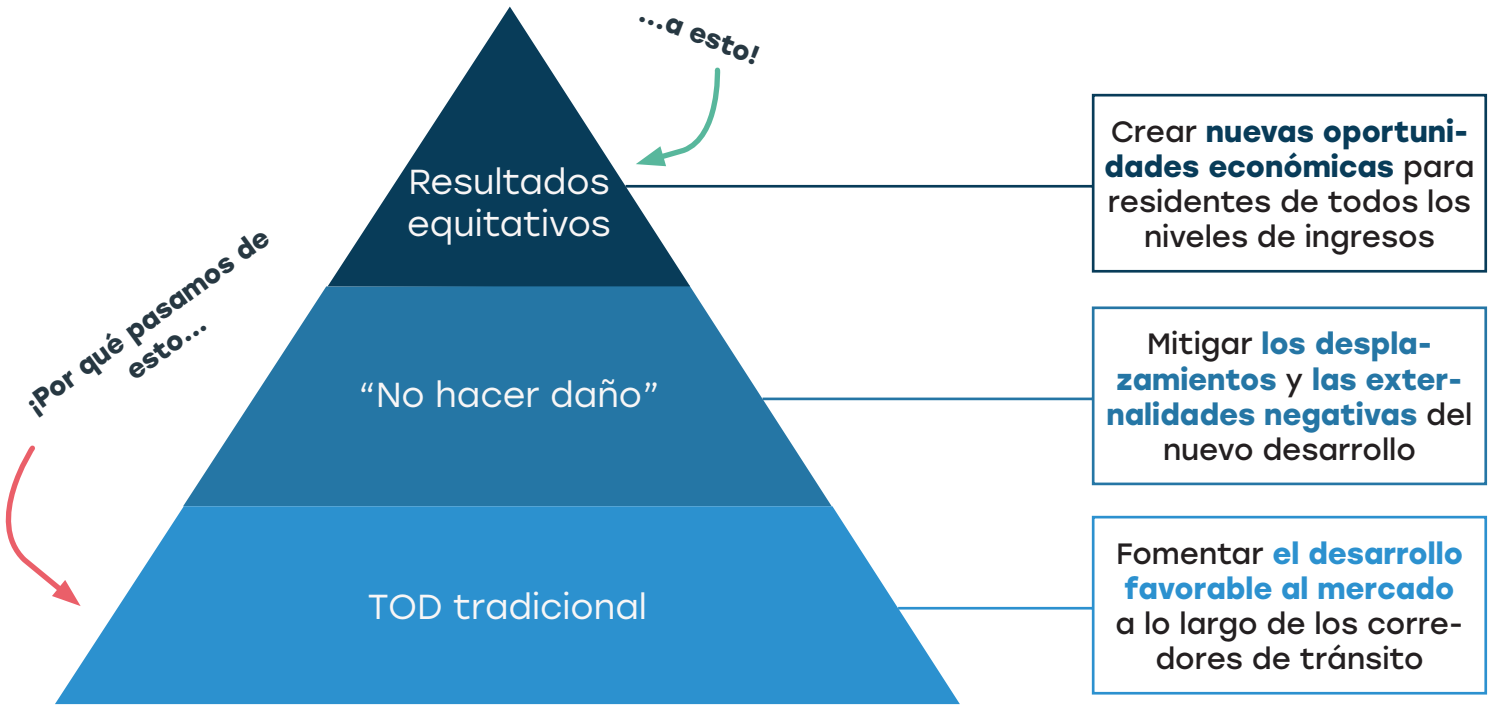
La Ciudad de Austin, CapMetro y la comunidad han elaborado marcos políticos para lograr los resultados equitativos que permite el Proyecto Connect. Todos estos marcos fueron fundamentales a la hora de determinar cómo pasar del TOD tradicional al ETOD en Austin.

Objetivos de ETOD de CapMetro: CapMetro ha articulado los objetivos de ETOD en torno a proporcionar un transporte fiable y accesible, aumentar las opciones de vivienda a diversos precios, apoyar a las pequeñas empresas, crear nuevos puestos de trabajo y mejorar los espacios públicos.

Objetivos del ETOD del Consejo Municipal: El Consejo aprobó la resolución ETOD de junio de 2021 con aproximadamente 30 objetivos centrados en muchos aspectos importantes del desarrollo equitativo, incluida la asequibilidad de la vivienda, la equidad racial, la preservación cultural, la lucha contra el desplazamiento, la densidad, la conectividad de los barrios, el diseño urbano y la creación de lugares. La Dirección Estratégica 2023 de la Ciudad afirma que “para avanzar hacia resultados equitativos, la Ciudad de Austin está liderando con una lente de equidad racial y sanación. La raza es el principal factor predictivo de los resultados, y es hora de reconocer, comprender y abordar el racismo en sus diversos niveles: personal, institucional, estructural y sistemático”.

Herramienta antidesplazamiento de equidad racial: La Ciudad trabajó con miembros de la comunidad para crear el Informe *Nada sobre nosotros sin nosotros* y la **Herramienta antidesplazamiento de equidad racial (“Herramienta de equidad racial”)** para informar sobre el uso de los \$300 millones del fondo antidesplazamiento aprobado por los votantes que acompaña el Proyecto Connect. La Herramienta de equidad racial se creó para orientar las decisiones de la política, planificación y programas e informar sobre cómo gastar los \$300 millones del fondo, en reconocimiento del historial de prácticas racialmente discriminatorias en Austin, como la desinversión en infraestructuras, las escuelas con escasos recursos y las restricciones a los préstamos comerciales y

residenciales. La Herramienta de equidad racial representa un compromiso de la Ciudad de Austin, Austin Transit Partnership y CapMetro para trabajar con las comunidades en riesgo de desplazamiento, entregar equitativamente los proyectos de tránsito, implementar estructuras de transparencia para el Proyecto Connect y rastrear el progreso y las barreras hacia los objetivos de equidad.



El logro de resultados equitativos a través del ETOD requiere un enfoque holístico de las inversiones en transporte público que tenga en cuenta y aborde la intersección de las infraestructuras de transporte público con el racismo sistémico, la asequibilidad de la vivienda, los intereses de las pequeñas empresas, las oportunidades económicas, la educación y la salud. Este enfoque se basa en las prioridades delineadas en la Herramienta de equidad racial mediante la presentación de estrategias que apoyan directamente las necesidades de las comunidades BIPOC de Austin.

La necesidad de equidad en el proceso de planificación debe tenerse en cuenta en cada etapa:

Fase de planificación del TOD	TOD tradicional	TOD equitativo
Participación de la comunidad	Presenta diseños conceptuales en reuniones comunitarias una vez desarrollados por el equipo de planificación.	Involucra a las comunidades afectadas antes del diseño para identificar las prioridades que conforman directamente la visión de ETOD.
Análisis demográfico	Identifica las características socioeconómicas de los residentes y los negocios del área de estaciones.	Desagrega los datos demográficos para identificar las comunidades con más probabilidades de verse afectadas por el nuevo tránsito.
Análisis del mercado	Cuantifica la demanda del mercado de nuevos desarrollos residenciales y comerciales en las áreas de estaciones.	Establece oportunidades de inversión pública y privada en opciones de vivienda y pequeñas empresas.
Estrategia de uso de terrenos	Maximiza la densidad y fomenta la mezcla de usos para impulsar el desplazamiento de peatones y ciclistas	Traduce los objetivos públicos de vivienda asequible e instalaciones comunitarias en políticas de uso de terrenos.
Desarrollo conjunto	Se asocia con urbanizadores que maximicen los ingresos a largo plazo de la agencia de transporte.	Da prioridad a los socios que maximizan los beneficios sociales en consonancia con los objetivos de la comunidad con supervisión comunitaria.
Financiación de la captación de valor	Supports investments in transit infrastructure and private development around stations.	Exige beneficios comunitarios para los nuevos proyectos que reciban financiación, basados en las ideas de la comunidad .

Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco.

Objetivos de ETOD





Enfoque para el desarrollo de objetivos de ETOD

Un componente esencial de la implementación eficaz de ETOD es una visión y un conjunto de objetivos compartidos. CapMetro emprendió un proceso de tres pasos para crear seis objetivos que guiarán el marco ETOD del proyecto a lo largo de esta inversión histórica.

Basarse en marcos existentes: Los objetivos de ETOD del Consejo Municipal de la Ciudad de Austin y el informe *Nada sobre nosotros sin nosotros* y la Herramienta antidesplazamiento de equidad racial fueron marcos esenciales para la creación de los objetivos.

Aprender de otras ciudades: Las principales estrategias de ETOD subrayan la importancia de la colaboración y la alineación entre las agencias de transporte y los municipios. Por ejemplo, un ETOD eficaz requiere una zonificación favorable al transporte público; en Austin, como en otros lugares, la ciudad controla la zonificación mientras que la agencia

de transporte proporciona el servicio de transporte. La cooperación entre CapMetro, la Ciudad de Austin y Austin Transit Partnership en el desarrollo de los objetivos y prioridades del ETOD ha permitido reforzar un frente unificado para guiar el desarrollo y la aplicación de las estrategias incluidas en el conjunto de herramientas.

Escuchar la participación del público: Nos basamos en el proceso inicial de participación de la comunidad para desarrollar una serie de objetivos de ETOD que considerábamos que reflejaban lo que la comunidad nos decía. En la siguiente ronda de compromiso, preguntamos a la comunidad si estos objetivos repercutirían directamente en sus comunidades de la forma en que necesitaban apoyo y conducirían a resultados equitativos. Hemos escuchado un apoyo abrumador a los objetivos de ETOD.

Este proceso iterativo dio lugar a los seis objetivos siguientes para ETOD en Austin:

Objetivo 1: Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible

Buscamos ofrecer un transporte de fácil acceso, de alta calidad y fiable que satisfaga las necesidades de desplazamiento de los usuarios actuales y nuevos. Esto incluye la evaluación de las redes de transporte actuales y del número de usuarios para determinar las carencias del servicio y ampliar la red de servicios de transporte.

Objetivo 2: Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza

Esta estrategia incluye (pero no se limita a): proporcionar programas de apoyo a la fuerza de trabajo, asegurar opciones de vivienda asequible de fácil acceso a las oportunidades de empleo, incentivar los usos comerciales que proporcionan opciones de atención médica y alimentos/comestibles, sostener el crecimiento y desarrollo de pequeñas empresas, y capacitar a los propietarios e inquilinos con asesoría legal y financiación para fortalecer la estabilidad de la vivienda. Para lograr este objetivo, tendremos que aumentar las oportunidades de las comunidades históricamente privadas de sus derechos, así como reducir y eliminar las cargas que les impiden acceder a las oportunidades existentes.

Objetivo 3: Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Nuestras intervenciones actuales y futuras contra el desplazamiento tienen por objeto proteger las opciones existentes de vivienda asequible en riesgo de reurbanización debido a las nuevas inversiones en transporte público. Además de la conservación, tratamos de impulsar nuevos desarrollos de viviendas asequibles que se alineen con las redes de apoyo al transporte público existentes y futuras.

Objetivo 4: Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad

Aumentar las oportunidades de prosperidad económica incluye proporcionar acceso a mejores opciones de empleo que, como mínimo, ofrezcan un salario digno. Alcanzar este objetivo reduciría la probabilidad de que un hogar se vea sobrecargado por los costos de la vivienda, que suelen ser el mayor gasto de un hogar.

Objetivo 5: Apoyar barrios saludables que satisfagan las necesidades diarias

Los desarrollos orientados al tránsito tienen más éxito cuando incorporan usos comerciales, residenciales y públicos que apoyan las actividades cotidianas de los hogares, como la compra de alimentos, las visitas al médico, entretenimiento y reuniones al aire libre y el acceso a oportunidades educativas.

Objetivo 6: Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado

Esta estrategia está en consonancia con el Objetivo 2 de fomentar la diversidad de negocios a los que se invita a participar en los desarrollos orientados al tránsito. La invitación incluye garantizar que los espacios de alquiler sean asequibles y alcanzables. Intentamos ayudar a desarrollar la capacidad operativa de los negocios que luchan en un mercado inmobiliario de alto valor.



Antecedentes de tipologías

Las políticas e inversiones que ayuden a Austin a alcanzar sus objetivos de ETOD serán diferentes en las distintas áreas de estaciones, dada la variedad de condiciones, necesidades y tendencias existentes en las diversas comunidades a lo largo del sistema Proyecto Connect. Las tipologías ayudan a agrupar cada estación en función de características comunes, lo que permite a los responsables de las políticas adaptar las herramientas de políticas para abordar las necesidades de cada área de estaciones y garantizar que cada estación contribuya a mejorar los resultados para los residentes actuales y futuros de todo el sistema.

La Herramienta de Prioridades TOD de 2016 de CapMetro proporcionó una base para las estrategias de planificación e inversión en torno a las estaciones de tránsito. Basándose en una amplia gama de parámetros, cada estación incluida en la herramienta recibió una tipología de lugar TOD y una puntuación de preparación TOD.

Las dos puntuaciones proporcionan un perfil general del estado actual de un área de estación en relación con su densidad de apoyo al tránsito dentro de la red urbana más amplia.

El nuevo enfoque de las tipologías ETOD difiere de las tipologías TOD existentes debido a su enfoque. Las tipologías de 2016 se centraron principalmente en el entorno construido, con categorías como la ubicación, conectividad, uso de terrenos, forma urbana e intensidad. Aunque el entorno construido también se tiene en cuenta en la nueva iteración, las nuevas tipologías de ETOD se centran en cerrar la brecha racial de salud y riqueza aumentando las oportunidades económicas dentro de un área de estaciones. Las tipologías ETOD incorporan indicadores relacionados con resultados equitativos, como el riesgo de desplazamiento, así como el crecimiento de la población y el empleo, para caracterizar un área de estaciones en relación con el logro de resultados equitativos para el barrio. A través del estudio ETOD se recopilaban numerosos datos de todas las áreas de estaciones del Proyecto Connect, incluido un análisis

de las condiciones existentes en todo el sistema al que se puede acceder en línea.

A diferencia de la Herramienta de Prioridades TOD de 2016, ETOD reconoce que las comunidades cercanas a cada estación son lugares dinámicos que pueden requerir diferentes intervenciones de la política a medida que evolucionan. El ETOD también cambia el enfoque de las recomendaciones de la política para centrarse menos en los resultados específicos de cada lugar y más en los resultados para las personas, especialmente las que ya viven cerca de las futuras estaciones de tránsito. Las tipologías utilizan indicadores procedentes de datos de la Oficina del Censo de EE.UU., fácilmente disponibles y constantemente actualizados, lo que nos permite reevaluar las tipologías cada cinco años y ajustar las recomendaciones de la política para responder oportunamente a las necesidades de la comunidad.

Las tipologías de ETOD diferencian las áreas de estaciones basándose principalmente en los resultados de los dos primeros objetivos de ETOD identificados por la comunidad:

Objetivo 1: Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible

Objetivo 2: Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza

Estos indicadores de tipologías están estrechamente relacionados con las recomendaciones de la política de uso de terrenos en las áreas de estaciones. La Herramienta de Prioridades ETOD también identifica prioridades para cumplir los otros cuatro objetivos ETOD de la comunidad mediante la inclusión de ocho Indicadores de Comunidad Completa que identifican oportunidades para ampliar la vivienda asequible, oportunidades de empleo de alta calidad, servicios comunitarios, mejoras de infraestructura y oportunidades para mantener la preservación cultural dentro de cada área de estaciones.



Personas



Población



Riesgo de desplazamiento



Empleo y Empresas



Lugares



Tejido urbano



Bienes raíces



Movilidad

Elementos de las tipologías de estaciones ETOD

Utilizamos tres indicadores de tipologías para diferenciar las áreas de estaciones. Las áreas de estaciones se definen como el área en un radio de ½ milla de cada estación, que equivale aproximadamente a la distancia media que una persona puede recorrer a pie o en automóvil en 10 minutos.

Indicador 1: Población existente

El primer indicador representa el Objetivo No. 1 de ETOD, que busca maximizar el número de residentes de Austin que se beneficien de la inversión en movilidad transformadora realizada por el Proyecto Connect. Medir la población existente en cada área de estaciones ayuda a identificar qué estaciones ya dan servicio a un elevado número de habitantes de Austin y qué estaciones deberán acoger a más residentes para que todo el sistema de tránsito tenga éxito.

Este indicador mide la densidad de población existente en las áreas de estaciones y la compara con los criterios de calificación del programa de subvenciones para mejoras de capital de la Administración Federal de Tránsito para determinar si la densidad de población existente alcanza determinados umbrales de puntuación.

Indicador 2: Riesgo de desplazamiento

El segundo indicador representa el Objetivo No. 2 de ETOD, que busca abordar las desigualdades raciales históricas que han provocado brechas de salud y riqueza en toda la comunidad. Utilizamos el Índice de Riesgo de Desplazamiento de la Ciudad de Austin para identificar las estaciones donde hay mayores concentraciones de poblaciones vulnerables que están experimentando un desplazamiento activo o son vulnerables al desplazamiento debido tanto a las características demográficas como a la presión del mercado.

Comprender que el riesgo de desplazamiento de la población de un área de estaciones permite a los responsables de la política incorporar sensibilidad a las recomendaciones de la política para garantizar que la carga del crecimiento no recaiga de forma desproporcionada en las comunidades que ya se han enfrentado a la peor parte de los desplazamientos que se han producido en toda la ciudad. También ayuda a priorizar las políticas destinadas a mitigar e invertir el desplazamiento y a ampliar el acceso a viviendas asequibles en las áreas de estaciones donde se necesitan con más urgencia.

El Índice de Riesgo de Desplazamiento de la Ciudad de Austin clasifica los tramos de censo dentro de la Ciudad de Austin en cuatro categorías de riesgo de desplazamiento:

- **Activa:** Presencia de poblaciones vulnerables, cambio demográfico activo, aceleración o revalorización del mercado inmobiliario.
- **Vulnerable:** Poblaciones vulnerables presentes, sin cambios demográficos significativos, algunos tramos están cerca o contienen áreas de alto valor y alta apreciación.
- **Crónica:** Las poblaciones vulnerables han sido desplazadas, se ha producido un cambio demográfico significativo, el mercado de la vivienda es de alto valor y apreciado.

- **Exclusión histórica:** Estas áreas tienen poblaciones vulnerables históricamente excluidas y no están sometidas al aburguesamiento y al desplazamiento de la misma manera.

Las áreas de desplazamiento activo y vulnerable presentan el mayor riesgo de desplazamiento para las comunidades BIPOC y de bajos ingresos, mientras que las áreas crónicas e históricamente exclusivas representan un menor riesgo de desplazamiento y reflejan la discriminación contra estas poblaciones marginadas. Por lo tanto, utilizamos el porcentaje de la población total dentro de cada área de estaciones que vive dentro de los tramos de riesgo de desplazamiento Activo y Vulnerable para determinar el indicador de riesgo de desplazamiento global del área de estaciones.

Indicador 3: Crecimiento reciente de la población y el empleo

El indicador final representa una combinación de los objetivos No. 1 y No. 2 de ETOD y refleja las tendencias recientes de crecimiento tanto de la población como del empleo dentro de un área de estaciones en los 10 años anteriores. Este indicador ofrece a los responsables de política una idea de las áreas de estaciones en las que el mercado ha respondido tanto a la presión urbanística como a la disponibilidad de derechos de uso de terrenos en los últimos años. Este indicador proporciona a CapMetro, ATP y la Ciudad de Austin una idea de dónde está más activo actualmente el desarrollo para ayudar a priorizar las acciones inmobiliarias relacionadas con la construcción de activos públicos - incluyendo inversiones públicas en prioridades comunitarias como la vivienda asequible.

La Herramienta de Prioridades ETOD compara el crecimiento a nivel de estación individual tanto en población como en puestos de trabajo con la tasa de crecimiento de todas las áreas de estaciones durante el mismo período de tiempo para determinar qué estaciones crecieron más rápido o más lento que el área de estudio en general.

Consideraciones adicionales

Además de los tres indicadores que determinan las tipologías de ETOD de Austin, CapMetro también ha identificado otras dos consideraciones para adaptar las recomendaciones de la política a áreas de estaciones específicas.

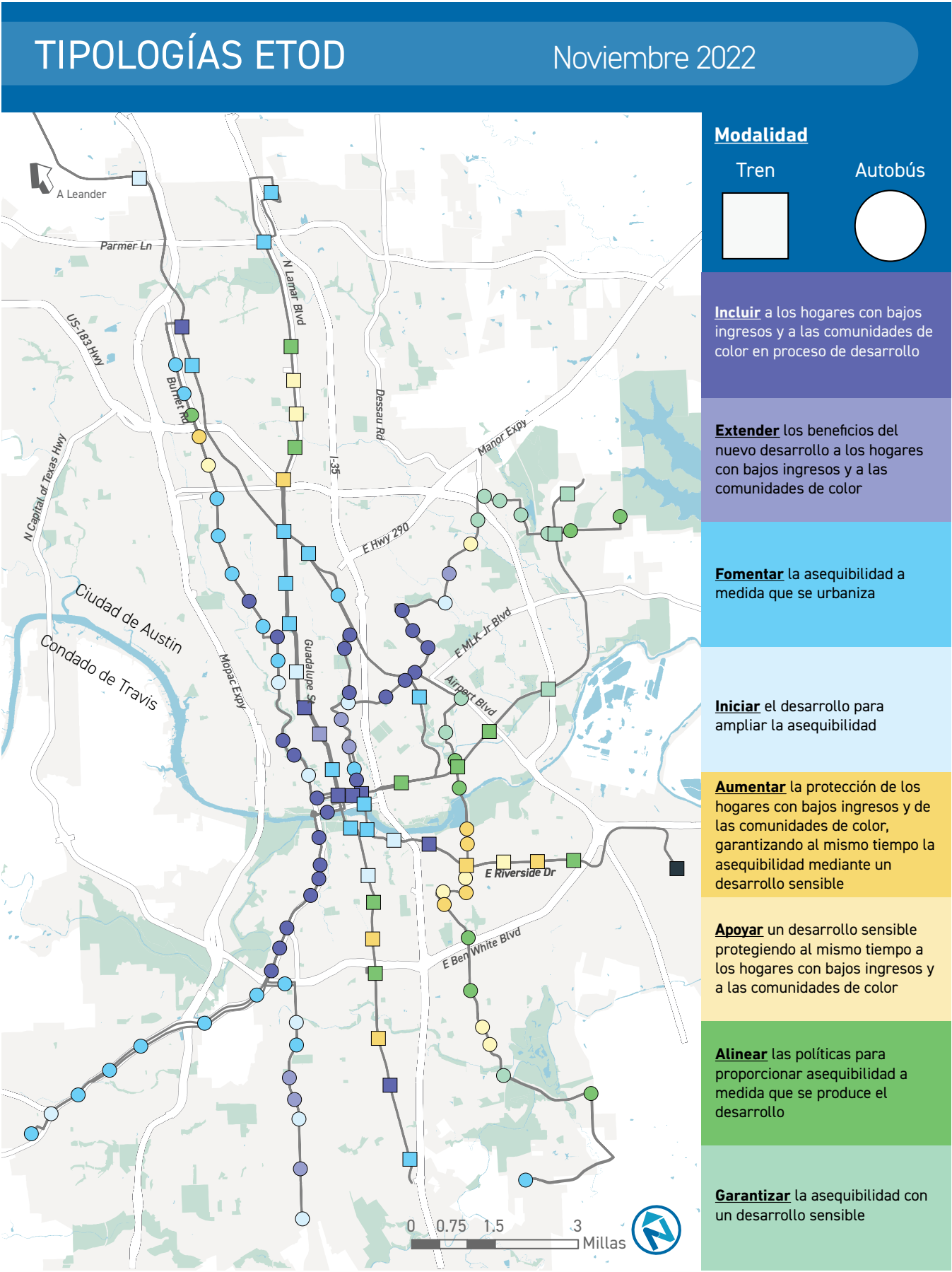
- **Núcleos de transporte:** la Herramienta de Prioridades ETOD reconoce que algunas estaciones desempeñarán un papel destacado en la conexión de muchos elementos del sistema Proyecto Connect. La herramienta identifica las estaciones en las que se encuentra más de un servicio de Proyecto Connect o en las que se realizan importantes conexiones de autobuses locales como centros de tránsito. Los centros de tránsito son esenciales para crear conectividad en las redes de transporte multimodal, por lo que se necesitan intervenciones de la política que ayuden a satisfacer las necesidades de estos importantes destinos.
- **Estaciones especiales:** las tipologías de ETOD están determinadas por indicadores basados casi en su totalidad en la información demográfica del censo estadounidense. Estaciones como la del aeropuerto de Austin (AUS) son especiales en el sentido de que no hay hogares en un radio de seguridad de ½ milla del área de la estación. Estas estaciones cumplen una función única en el sistema de transporte regional y, por lo tanto, no se clasifican en ninguna de las ocho tipologías

desarrolladas para la Herramienta de Prioridades ETOD. Las herramientas de la política en estas áreas de estaciones se adaptan a las necesidades específicas del destino servido (en el caso del AUS, se proponen herramientas de la política relacionadas con las oportunidades de empleo o los servicios conectivos de primera/última milla para garantizar la conectividad de ida y vuelta al tren ligero).

Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco.

Tipologías ETOD de Austin

Si una estación tiene...	...y es...	...y ha experimentado...	...su tipología ETOD es:
Más residentes hoy	Históricamente excluyentes o menos vulnerables al desplazamiento	Cambio rápido	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo
Más residentes hoy	Históricamente excluyentes o menos vulnerables al desplazamiento	Cambio lento	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color
Menos residentes en la actualidad	Históricamente excluyentes o menos vulnerables al desplazamiento	Cambio rápido	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza
Menos residentes en la actualidad	Históricamente excluyentes o menos vulnerables al desplazamiento	Cambio lento	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad
Más residentes hoy	Vulnerables o en situación de desplazamiento	Cambio rápido	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible
Más residentes hoy	Vulnerables o en situación de desplazamiento	Cambio lento	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color
Menos residentes en la actualidad	Vulnerables o en situación de desplazamiento	Cambio rápido	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo
Menos residentes en la actualidad	Vulnerables o en situación de desplazamiento	Cambio lento	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible



Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo

Más residentes hoy / Históricamente excluyentes o menos vulnerables al desplazamiento / Cambio rápido

Estas áreas de estaciones ya albergan a muchas personas, tienen un alto crecimiento de población/empleo en comparación con otras áreas de estaciones y un bajo porcentaje de población vulnerable al desplazamiento. Los esfuerzos de ETOD deben aprovechar el cambio que se está produciendo hoy en día para permitir que aún más miembros de la comunidad, especialmente los hogares con bajos ingresos y las comunidades de color, tengan acceso a los servicios y oportunidades existentes, al tiempo que crecen gradualmente con más unidades de vivienda para todos los niveles de ingresos.

Ejemplo de estaciones: Berkman/Mueller (Expo Line), Bennett (Línea Dorada), Broadmoor (Línea Roja), Congress Ave (Línea Azul)

Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color

Más residentes hoy / Históricamente excluyentes o menos vulnerables al desplazamiento / Cambio lento

Estas áreas de estaciones ya albergan a muchas personas, tienen un bajo crecimiento de población/empleo en comparación con otras áreas de estaciones y un bajo porcentaje de población vulnerable al desplazamiento. Los esfuerzos de ETOD deben iniciar un cambio que permita a aún más miembros de la comunidad, especialmente a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color, acceder a los servicios y oportunidades existentes, al tiempo que se crece gradualmente con más unidades de vivienda para todos los niveles de ingresos.

Ejemplo de estaciones: Wheless (línea Expo), Cherry Creek (línea Burnet/Menchaca), Texas Memorial Stadium (Línea Dorada), UT Mall (Línea Naranja)

Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza

Menos residentes en la actualidad / Históricamente excluyentes o menos vulnerables al desplazamiento / Cambio rápido

Estas áreas de estaciones no albergan tanta gente hoy en día, tienen un alto crecimiento de población/empleo en comparación con otras áreas de estaciones, y un bajo porcentaje de población vulnerable al desplazamiento. Los esfuerzos de ETOD deben aprovechar el cambio que se está produciendo hoy en día para maximizar los beneficios de la comunidad en las oportunidades de reurbanización y relleno y aumentar el número de personas que pueden permitirse vivir aquí, especialmente los hogares con bajos ingresos y las comunidades de color.

Ejemplo de estaciones: Goodnight Ranch (línea Pleasant Valley), Brodie (línea Oak Hill), MLK Jr (Línea Roja), Rainey (Línea Azul)

Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad

Menos residentes en la actualidad / Históricamente excluyentes o menos vulnerables al desplazamiento / Cambio lento

Estas áreas de estaciones no albergan a tanta gente hoy en día, tienen un bajo crecimiento de población/empleo en comparación con otras áreas de estaciones y un bajo porcentaje de población vulnerable al desplazamiento. Los esfuerzos de ETOD deben iniciar oportunidades de reurbanización y relleno que maximicen los beneficios para la comunidad y aumenten el número de personas que puedan permitirse vivir aquí, especialmente los hogares con bajos ingresos y las comunidades de color.

Ejemplo de estaciones: Jones/Jentch (Línea Burnet/Menchaca), Robert Dedman/UT East (Línea Dorada), Howard (Línea Roja), SoCo (Línea Naranja)

Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible

Más residentes hoy / Vulnerables o en situación de desplazamiento / Cambio rápido

Estas áreas de estaciones ya albergan a muchas personas y registran un elevado crecimiento demográfico y laboral en comparación con otras áreas de estaciones, y existen presiones que podrían desplazar a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color si no tenemos cuidado. Los esfuerzos de ETOD deben aprovechar el cambio que se está produciendo hoy en día para proteger a los residentes existentes en riesgo de desplazamiento, preservar las unidades de vivienda asequible existentes y aumentar el acceso, según sea necesario, a los servicios y oportunidades que permitan a los miembros de la comunidad prosperar.

Ejemplo de estaciones: Elmont (Línea Pleasant Valley), Crossroads (Línea Burnet/Menchaca), Lakeshore (Línea Azul), North Lamar Transit Center (Línea Naranja)

Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color

Más residentes hoy / Vulnerables o en situación de desplazamiento / Cambio lento

Estas áreas de estaciones ya albergan a muchas personas, tienen un crecimiento demográfico y laboral bajo en comparación con otras áreas de estaciones, y existen presiones que podrían desplazar a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color si no tenemos cuidado. A medida que se produce el crecimiento, los esfuerzos de ETOD deben proteger a los residentes existentes en riesgo de desplazamiento, preservar las unidades de vivienda asequible existentes y aumentar el acceso según sea necesario a los servicios y oportunidades que permitan a los miembros de la comunidad prosperar. Cualquier desarrollo que tenga lugar en estas áreas debe ser limitado y estar en línea con el apoyo a los esfuerzos de estabilización (por ejemplo, desarrollos de viviendas dentro de CLT y/o largos periodos de asequibilidad).

Ejemplo de estaciones: Noreste (Línea Expo), Sheringham (Línea Pleasant Valley), Faro (Línea Azul), Rundberg (Línea Naranja)

Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo

Menos residentes en la actualidad / Vulnerables o en situación de desplazamiento / Cambio rápido

Estas áreas de estaciones no albergan tanta gente hoy en día, tienen un alto crecimiento de población/empleo en comparación con otras áreas de estaciones, y existen presiones que podrían desplazar a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color si no tenemos cuidado. Los esfuerzos de ETOD deben aprovechar el cambio que se está produciendo hoy en día para maximizar los beneficios de la comunidad en las oportunidades de reurbanización y relleno para aumentar el número de personas que pueden permitirse vivir aquí, protegiendo al mismo tiempo a los residentes existentes en riesgo de desplazamiento.

Ejemplo de estaciones: Expo Center (Línea Expo), North Ops (Línea Burnet/Menchaca), Oltorf (Línea Naranja), Springdale (Línea Verde)

Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible

Menos residentes en la actualidad / Vulnerables o en situación de desplazamiento / Cambio lento

Estas áreas de estaciones no albergan a tanta gente hoy en día, tienen un bajo crecimiento de población/empleo en comparación con otras áreas de estaciones, y existen presiones que podrían desplazar a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color si no tenemos cuidado. Los esfuerzos de ETOD deben dar prioridad a la protección de los residentes existentes en riesgo de desplazamiento y a la identificación de oportunidades de reurbanización y relleno para aumentar el número de personas que pueden permitirse vivir aquí.

Ejemplo de estaciones: Uray (Línea Expo), ACC Eastview (Línea Pleasant Valley), Colony Park (Línea Verde), Loyola (Línea Verde)

Prioridades de planificación del área de estaciones

Las tipologías de ETOD descritas anteriormente agrupan las áreas de las estaciones por características compartidas para sugerir herramientas de la política apropiadas, pero las tipologías no indican qué estaciones debe priorizar la Ciudad para los servicios detallados de planificación del área de estaciones. Para cumplir los objetivos de ETOD, será importante priorizar la planificación en varias áreas de estaciones con características y necesidades diferentes.

Es importante destacar que la planificación detallada del área de estaciones no es la única forma en que la ciudad y sus socios aplicarán el ETOD en Austin. La financiación y las inversiones, incluidos los \$300 millones de fondos contra el desplazamiento, no se priorizan mediante el método descrito a continuación, sino que siguen un proceso de participación comunitaria dirigido por el Comité Asesor de la Comunidad (CAC) del Proyecto Connect, que permite a los miembros de la comunidad, y en particular a los más vulnerables al desplazamiento, informar sobre cómo deben asignarse los fondos contra el desplazamiento del Proyecto Connect para los próximos tres años. Además, algunas de las herramientas del conjunto de herramientas de la política tendrán que aplicarse en toda la ciudad y también se han identificado en el Plan de Acción como próximos pasos importantes para alcanzar nuestros objetivos.

Cuando se lleven a cabo futuros procesos de planificación del área de estaciones de ETOD, **el personal trabajará con la comunidad para comprender cómo deben aplicarse las distintas herramientas del conjunto de herramientas de la política de ETOD teniendo en cuenta el contexto.** Por ejemplo, en áreas con muchas viviendas asequibles y poblaciones vulnerables al desplazamiento, la planificación se centraría en estabilizar a los residentes existentes y ponerlos en contacto con programas que les ayuden a permanecer en su lugar de residencia. En otras áreas de estaciones, la planificación podría centrarse en incentivar más unidades de vivienda asequible, más oportunidades de vivienda en general y/o oportunidades de espacio comercial asequible u otros servicios comunitarios como guarderías. Las ocho tipologías descritas anteriormente ayudarán a orientar el punto de partida de la labor de planificación, pero cada área de estaciones se enfrentará a retos y oportunidades únicos en la aplicación de ETOD y, por lo tanto, la planificación futura no puede ser un enfoque único.

Enfoque y consideraciones especiales de la planificación del primer año del área de estaciones

El primer grupo de estaciones que recibirán la planificación del área de estaciones a partir de 2023 se identificaron en función de su capacidad para coordinarse con los procesos de planificación en curso que ya están en marcha para estas áreas. Mediante la coordinación con los esfuerzos de planificación existentes ya en marcha y financiados, la ciudad puede comenzar rápidamente a aplicar el conjunto de herramientas de la política de ETOD de manera sensible al contexto en las áreas de estaciones de diferentes tipologías y en diferentes partes del sistema Proyecto Connect.

CapMetro, a través de su Estudio ETOD en el que la Ciudad es socio, iniciará la planificación del área de estaciones en dos importantes centros de tránsito, **el Centro de Tránsito North Lamar y el Centro de Tránsito South Congress**, en 2023 - ambas estaciones fueron excluidas del análisis de prioridad del área de planificación que se describe a continuación. Además, el Consejo Municipal ya ha financiado la planificación centrada en la equidad para **el Distrito Noreste de Austin, que incluye múltiples áreas de estaciones**

de la Línea Verde y MetroRapid; las áreas de estaciones del Distrito Noreste recibirán una planificación específica de ETOD como parte del plan más amplio del distrito.

La estación de Leander está fuera de la jurisdicción de la Ciudad de Austin y también se eliminó, ya que corresponderá a ese municipio iniciar cualquier cambio en esa área de estaciones. Por último, la estación de **la Línea Azul de AUS en el aeropuerto no se ha tenido en cuenta** en el análisis posterior de prioridades de planificación, ya que el área de estaciones se encuentra dentro del campus del aeropuerto y está sujeta a su propio contexto de planificación y con su propio marco reglamentario único. El diseño de futuras estaciones en el campus del aeropuerto o las actualizaciones de los planes a largo plazo del aeropuerto correrían a cargo del equipo de planificación del aeropuerto.

Enfoque de las prioridades de planificación de la futura área de estaciones

Tras la aceptación del Plan de la Política ETOD como resolución para orientar el futuro desarrollo en torno a las estaciones de tránsito del Proyecto Connect, el Consejo Municipal de Austin pidió al personal municipal que volviera a realizar el análisis de priorización para incluir terrenos de propiedad pública más allá de los de la Ciudad de Austin y CapMetro.

Para determinar la prioridad de la planificación del área de estaciones después de las primeras estaciones, el personal de la Ciudad de Austin llevó a cabo un análisis adicional utilizando los siguientes criterios:

- **Criterio 1: Falta de reglamentos favorables al transporte público:** Las áreas de estaciones que aún no cuentan con reglamentos favorables al tránsito deberán ser una prioridad para los servicios de planificación, ya que los reglamentos son una de las mejores herramientas de la Ciudad para fomentar el tránsito multimodal y permitir que más personas de distintos niveles de ingresos vivan cerca del tránsito. Para determinar las áreas de estaciones que carecen de reglamentos de apoyo al transporte público, el personal utilizó la capa de zonificación de la Ciudad para calcular la proporción y el grado de uso mixto y los distritos de zonificación de apoyo al transporte público en cada área de estaciones y dio prioridad a las áreas con la menor cantidad de zonificación de apoyo al transporte público existente.
- **Criterio 2: Presencia de terrenos de propiedad pública:** Las áreas de estaciones con terrenos propiedad de la Ciudad de Austin y CapMetro deben ser de alta prioridad para los servicios de planificación porque, en caso de que se decida que algunos de estos terrenos ya no son necesarios para las operaciones de la agencia, estos sitios de propiedad pública podrían ser catalizadores para aumentar el número de pasajeros y viviendas asequibles. Las áreas de estaciones con terrenos que son propiedad de otra entidad gubernamental local y que se prevé que se urbanicen o reurbanicen en los próximos cinco años también deberán ser de alta prioridad para los servicios de planificación. Para determinar las áreas de estaciones que contienen terrenos de propiedad municipal y de CapMetro, el personal utilizó los Datos de Tasación del Condado de Travis de 2021, incluidos en el mapa de propiedad de parcelas del Tablero Interactivo de Análisis de las Condiciones de ETOD, para calcular la proporción de terrenos de propiedad municipal y de CapMetro en cada área de estación y dio prioridad a las áreas de estaciones con mayor proporción de terrenos de propiedad pública.
- **Criterio 3: Presencia de terrenos infrautilizados:** Las áreas de estaciones con terrenos infrautilizados deben ser de alta prioridad para los servicios de planificación porque estas áreas tienen más probabilidades de volver a desarrollarse a través del mercado

privado y los servicios de planificación pueden ayudar a maximizar los beneficios de la comunidad en las oportunidades de reurbanización y relleno. Para determinar las áreas de estaciones que contienen terrenos infrautilizados, el personal utilizó el análisis comparativo del valor del terreno con respecto al valor de las mejoras incluido en el mapa de Potencial de Reurbanización del Tablero de Análisis de las Condiciones de ETOD. El personal calculó la proporción de propiedades que tenían un costo de valor del terreno alto o medio en comparación con el costo de la estructura construida sobre el terreno y dio prioridad a las áreas de estaciones con mayor proporción de terrenos infrautilizados.

Basándose en los tres criterios descritos anteriormente, el personal calculó una puntuación total para cada área de estaciones y asignó un nivel de prioridad Alto, Medio o Bajo. Las siguientes tablas enumeran el nombre de la estación, la línea y la tipología en orden de prioridad alta, media y baja para las estaciones de tren ligero, tren de traslado al trabajo y autobús de tránsito rápido. En el Apéndice E aparece una descripción completa de la metodología de priorización de la planificación.

Las estaciones marcadas aquí como de “Alta” prioridad de planificación deben considerarse para una planificación centrada en el área de estaciones a corto plazo, ya que las intervenciones de planificación de la Ciudad podrían tener las mayores posibilidades de implementar el ETOD de forma impactante. Sin embargo, los futuros procesos de planificación del área de estaciones de ETOD se basarán no solo en la clasificación de prioridad de planificación alta/media/baja, sino también en los recursos disponibles y en otros factores. Estos factores pueden incluir la posibilidad de colaborar con otros socios (por ejemplo, con otras entidades gubernamentales, como los distritos escolares locales, u otras iniciativas municipales, como la creación de centros de resiliencia o el aumento del acceso a guarderías). También nos esforzaremos por equilibrar la planificación a través de una mezcla de diversas tipologías, entre estaciones de autobús, tren ligero y tren de traslado al trabajo, y geográficamente. Además, seguiremos evaluando la matriz de prioridades de planificación del área de estaciones del ETOD para priorizar las inversiones en tren ligero y la necesidad de demostrar los resultados en las solicitudes de subvenciones federales. También podemos considerar la posibilidad de combinar varias áreas de estaciones a lo largo de un corredor en un proceso único de planificación, según corresponda, con el fin de implementar el ETOD.

Prioridades de planificación del área de estaciones de **tren ligero**

Nombre de la estación	Línea	Tipología	Prioridad de planificación
North Lamar Transit Center	Línea Naranja	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
South Congress Transit Center	Línea Naranja	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Plan de trabajo del Año 1
Crestview	Línea Naranja, Línea Roja, Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Alta
Koenig	Línea Naranja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Alta
Tech Ridge	Ampliación de la Línea Naranja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Alta
Fairfield	Ampliación de la Línea Naranja	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Alta
Parmer	Ampliación de la Línea Naranja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Alta
Slaughter	Línea Naranja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Alta
Government Center	Línea Naranja, Línea Azul	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Media
Rainey	Línea Azul	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Media
Stassney	Línea Naranja	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	Media
29th St.	Línea Naranja	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Media
William Cannon	Línea Naranja	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Media

Prioridades de planificación del área de estaciones de **tren ligero**

Nombre de la estación	Línea	Tipología	Prioridad de planificación
Hyde Park (38th St.)	Línea Naranja	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	Media
Rundberg	Ampliación de la Línea Naranja	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Chinatown	Ampliación de la Línea Naranja	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
Masterson	Ampliación de la Línea Naranja	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Montopolis	Línea Azul	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Yellow Jacket	Línea Azul	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
Faro	Línea Azul	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Oltorf	Línea Naranja	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
Triangle	Línea Naranja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
St. Edward's	Línea Naranja	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	
Auditorium Shores	Línea Naranja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Baja
SoCo	Línea Naranja	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	Baja
UT Mall	Línea Naranja, Línea Azul	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	Baja

Prioridades de planificación del área de estaciones de **tren ligero**

Nombre de la estación	Línea	Tipología	Prioridad de planificación
Congress Ave	Línea Azul	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Baja
Waterfront	Línea Azul	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Lakeshore	Línea Azul	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Travis Heights	Línea Azul	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
Riverside	Línea Azul, Pleasant Valley	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	
Republic Square	Línea Naranja, Línea Azul, Línea Dorada, Expo y Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
AUS (Airport Campus)	Línea Azul	-	

Prioridades de planificación del área de la estación de **tren de transporte al trabajo**

Station Name	Line	Typology	Priority for Planning
Delwau	Línea Verde	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
Loyola	Línea Verde	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
Colony Park	Línea Verde	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
Springdale	Línea Verde	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Alta
Pleasant Valley	Línea Verde	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
McKalla	Línea Roja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Highland	Línea Roja, Línea Dorada	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Howard	Línea Roja	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	Alta
Broadmoor	Línea Roja, Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Alta
Lakeline	Línea Roja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Media
MLK Jr.	Línea Roja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Plaza Saltillo	Línea Roja, Línea Verde	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Media
Downtown (Convention Center)	Línea Roja, Línea Verde, Línea Dorada, Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Baja
Leander	Línea Roja	-	

Prioridades de planificación del área de estaciones de **autobuses de MetroRapid**

Station Name	Line	Typology	Priority for Planning
Loyola/Johnny Morris	Expo	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
Colony Park Town Center	Expo	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Plan de trabajo del Año 1
Purple Sage	Expo	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
Uray	Expo	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
Expo Center	Expo	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Plan de trabajo del Año 1
Delco Center	Expo	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
Mission Hill	Pleasant Valley	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Alta
Onion Creek	Pleasant Valley	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	
Goodnight Ranch	Pleasant Valley	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Govalle	Pleasant Valley	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
ACC Eastview	Pleasant Valley	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	
Oak Springs	Pleasant Valley	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	
Franklin Park	Pleasant Valley	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
North Ops	Burnet	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
Crossroads	Burnet	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	

Prioridades de planificación del área de estaciones de autobuses de MetroRapid

Station Name	Line	Typology	Priority for Planning
Northcross	Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Alta
Justin	Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Southend/Braker	Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Ohlen	Burnet	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Allandale	Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Forest Oaks	Ampliación de Burnet Oak Hill	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Oak Hill Plaza	Ampliación de Burnet Oak Hill	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
Westminster	Expo	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
Medical School	Línea Dorada, Expo	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
North Loop	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Bennett	Línea Dorada	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Hancock	Línea Dorada	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Pinnacle	Ampliación de Burnet Oak Hill	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Old Fredericksburg	Ampliación de Burnet Oak Hill	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Oltorf East	Pleasant Valley	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	Media

Prioridades de planificación del área de estaciones de autobuses de MetroRapid

Station Name	Line	Typology	Priority for Planning
Easton Park	Pleasant Valley	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Media
Iroquois	Pleasant Valley	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	
Village Square	Pleasant Valley	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Oltorf/Burton	Pleasant Valley	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Dove Springs	Pleasant Valley	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Berkman/Philomena	Pleasant Valley, Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Airport	Pleasant Valley, Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Rutland	Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Oltorf West	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Seaholm	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
5th/6th & Lamar	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Barton Springs	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Pease Park	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	

Prioridades de planificación del área de estaciones de autobuses de MetroRapid

Station Name	Line	Typology	Priority for Planning
Lamar Square	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Media
45th Street	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Collier	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Menchaca	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
24th Street	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Rosedale	Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Northeast	Expo	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Alexander	Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Cherrywood	Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Robert Dedman / UT East	Línea Dorada, Expo	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
Texas Memorial Stadium	Línea Dorada, Expo	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
St. David's	Línea Dorada	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Monterey Oaks	Ampliación de Burnet Oak Hill	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Gaines Mill	Ampliación de Burnet Menchaca	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	

Prioridades de planificación del área de estaciones de autobuses de MetroRapid

Station Name	Line	Typology	Priority for Planning
Cherry Creek	Ampliación de Burnet Menchaca	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	Media
Dittmar	Ampliación de Burnet Menchaca	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Jones/Jentch	Ampliación de Burnet Menchaca	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
ACC South Austin	Ampliación de Burnet Menchaca	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Westgate Transit Center	Ampliación de Burnet Menchaca	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Berkett	Ampliación de Burnet Menchaca	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Tanglewood	Ampliación de Burnet Menchaca	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
Cesar Chavez	Pleasant Valley	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
53rd Street	Línea Dorada	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Trinity	Línea Dorada, Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
47th Street	Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Capitol East	Línea Dorada, Expo	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Elmont	Pleasant Valley	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	

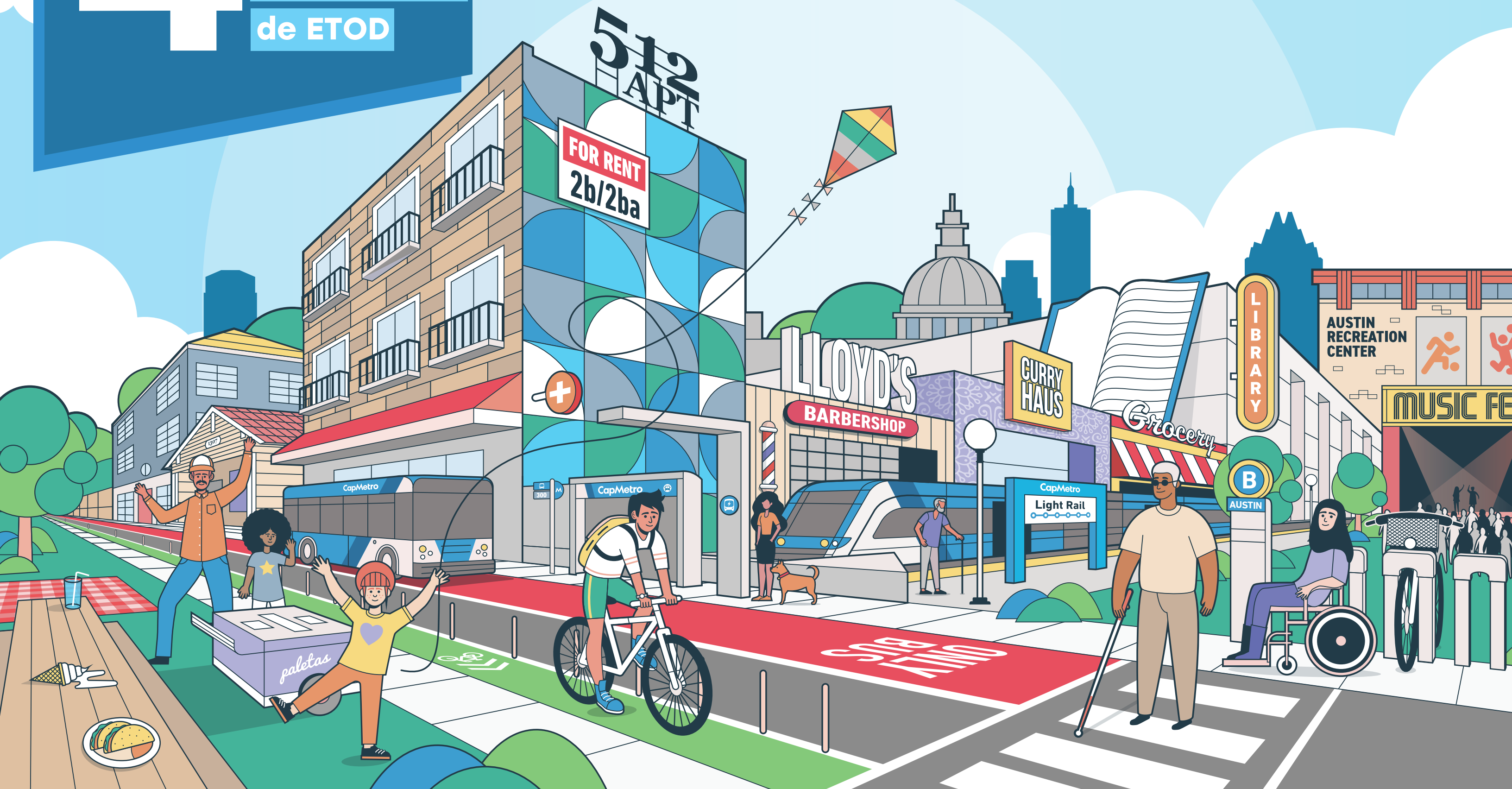
Prioridades de planificación del área de estaciones de **autobuses de MetroRapid**

Station Name	Line	Typology	Priority for Planning
Lakeshore	Pleasant Valley	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	Baja
Sheringham	Pleasant Valley	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Berkman/Mueller	Pleasant Valley, Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Simond	Pleasant Valley, Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Broken Spoke	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Castle Hill	Burnet	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
Seton Medical Center	Burnet	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
Brodie Oaks	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Springdale Shopping Center	Expo	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	
Wheless	Expo	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Westgate	Ampliación de Burnet Oak Hill	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Brodie	Ampliación de Burnet Oak Hill	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	

Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco.

4

Conjunto de
herramientas
de la política
de ETOD





Introducción al Conjunto de herramientas de la política

El conjunto de herramientas de la política de ETOD proporciona un marco para la planificación y la inversión en las áreas de estaciones del Proyecto Connect, de modo que los residentes, las empresas y los barrios puedan aprovechar plenamente y de forma equitativa los beneficios de la inversión en transporte público en Austin. Los seis objetivos de ETOD han sido fundamentales para el desarrollo del Conjunto de herramientas de la política de ETOD, un conjunto de posibles estrategias y programas que podemos utilizar para aplicar estos objetivos en todas las áreas de estaciones.

El conjunto de herramientas de la política proporciona a la Ciudad de Austin, ATP, y los miembros del equipo de CapMetro un conjunto de opciones para implementar en las áreas de estaciones a través de la red de tránsito. Serán necesarias distintas combinaciones de múltiples herramientas en distintas áreas de estaciones para

alcanzar nuestros objetivos de ETOD.

El conjunto de herramientas específicas refleja el contexto de Austin teniendo en cuenta las distintas prioridades públicas de la ciudad y la viabilidad de las diferentes herramientas. El conjunto de herramientas se divide en cinco secciones con estrategias específicas dentro de cada una para reflejar diferentes componentes esenciales de ETOD. En el Apéndice F se incluye el conjunto completo de herramientas de la política. Las siguientes descripciones ofrecen un breve resumen de cada herramienta de la política incluida en el conjunto de herramientas.

Pequeña empresa y Desarrollo de la fuerza de trabajo (9 herramientas):
Asistencia empresarial durante la construcción; Apoyo continuo a las pequeñas empresas; Programas de desarrollo de la fuerza de trabajo.

Asequibilidad de la vivienda (13 herramientas):
Herramientas de financiación; Estrategias de uso de terrenos; Propiedad de la vivienda y Apoyo al inquilino.

Movilidad (10 herramientas):
Administración de la demanda de transporte; Mejora de las infraestructuras de movilidad; Administración de estacionamientos

Uso de terrenos y Diseño urbano (10 herramientas):
Políticas de uso de terrenos para una comunidad completa; Desarrollar normas, incentivos o reglamentos; Invertir en el espacio público.

Estrategias de bienes raíces y finanzas (4 herramientas):
Aprovechar los terrenos de propiedad pública; Adquisición de estrategias para ETOD; Captura de valor de terrenos y Financiación innovadora.

Pequeña empresa y Desarrollo de la fuerza de trabajo

Herramienta	Descripción
Asistencia empresarial durante la construcción	
Fondo de Interrupción de la Construcción para Pequeñas Empresas	Proporcionar ayuda financiera a las empresas afectadas por la construcción del tránsito a través de un fondo único durante la construcción del corredor.
Plan de reubicación de empresas	Garantizar que las empresas situadas a lo largo del corredor conozcan los plazos de construcción y las repercusiones en el corredor y reciban apoyo para elaborar un plan de reubicación temporal o permanente.
Apoyo continuo a las pequeñas empresas	
Fondo de asistencia a las pequeñas empresas	Ampliar la estructura de la subvención de ayuda a las pequeñas empresas de la Ciudad de Austin y estaría disponible para las empresas a lo largo del corredor de forma continua para ayudar a mejorar la longevidad de las empresas pequeñas, independientes y propiedad de BIPOC.
Planta baja asequible para empresas locales y Organizaciones sin fines de lucro	Incentivar a los urbanizadores para que ofrezcan condiciones de alquiler de la planta baja asequibles y favorables para las pequeñas empresas, las organizaciones sin fines de lucro y los espacios de apoyo a la comunidad como parte de los parámetros establecidos para futuras disposiciones de terrenos dirigidas por la Ciudad y CapMetro, como criterios de asequibilidad empresarial vinculados a proporciones estándar de ventas anuales (ingresos) y alquiler anual para los sectores objetivo. La Ciudad también puede destinar fondos para subvencionar negocios locales o de legado en el espacio de la planta baja.
Apoyo de la Asociación de Comerciantes del Distrito Comercial	Formar asociaciones de comerciantes a través de Souly Austin para avanzar en los objetivos de organización de la comunidad, los esfuerzos de creación de espacios y el desarrollo económico.
Programas de desarrollo de la fuerza de trabajo	
Capacitación y contratación industrial y específica del sector	Trabajar con grandes empleadores para diseñar programas y certificaciones que respondan directamente a las necesidades de los empleadores y crear una vía para que los estudiantes accedan a empleos locales de alta calidad.

Programa de Aprendiz en la Construcción de Líneas de Tránsito para permitir la participación de trabajadores locales	Ayudar a crear y desarrollar las capacidades necesarias para la expansión del tránsito y crear puestos de trabajo de alta calidad para la fuerza de trabajo local.
--	--

Pequeña empresa y Desarrollo de la fuerza de trabajo

Herramienta	Descripción
Fomento de la capacidad de participación de las pequeñas empresas en la construcción y las inversiones de Proyecto Connect	Ampliar el acceso de las pequeñas empresas a la contratación de Proyecto Connect para ayudar a crear oportunidades de empleo y garantizar que los beneficios de la construcción del transporte se dejen sentir en toda la comunidad local.
Subsidios para guarderías y otras ayudas familiares	Subvencionar los costos de guardería para hogares con bajos ingresos cuyos progenitores trabajen un número determinado de horas semanales.

Asequibilidad de la vivienda

Herramienta	Descripción
Herramientas de financiación	
Desarrollo y aumento de los fondos de vivienda para la conservación y Creación de viviendas asequibles	Apoyar a las agencias gubernamentales locales, a las organizaciones sin fines de lucro y a los urbanizadores para que utilicen los fondos destinados a viviendas asequibles para preservar las viviendas asequibles existentes o adquirir parcelas de terreno para futuros desarrollos residenciales.
Adquisición de terrenos para viviendas asequibles	Considerar oportunidades para apoyar el futuro desarrollo de viviendas asequibles mediante la adquisición por parte de la Ciudad de Austin de propiedades a lo largo de los corredores de tránsito.
Fideicomisos de terrenos comunitarios y otros modelos de propiedad de vivienda de capital compartido	Crear programas de capital compartido para facilitar la propiedad de la vivienda a los hogares con bajos ingresos, disminuyendo los costos de la compra de vivienda. En EE.UU. existen tres modelos principales de capital compartido: Fideicomisos de terrenos comunitarios (Community Land Trusts, CLT), Cooperativas de capital limitado (Limited Equity Cooperatives) y Propiedad de escrituras restringidas (Deed-Restricted Homeownership).
Adquisiciones de viviendas financiadas por el abatimiento y empresas conjuntas	Asociarse con urbanizadores con y sin fines de lucro mediante adquisiciones y empresas conjuntas para eximir a la propiedad de impuestos sobre bienes inmuebles a cambio de la conversión de unidades en viviendas asequibles con restricciones de las escrituras.

Desarrollo de capacidad para beneficios comunitarios	Evaluar medidas para facilitar el establecimiento de barrios y trabajar con grupos comunitarios capaces de negociar inversiones en beneficio de la comunidad con urbanizadores y empresas que se trasladen a Austin.
--	--

Asequibilidad de la vivienda

Herramienta	Descripción
Estrategias de uso de terrenos	
Superposición ETOD inclusiva	Crear una superposición ETOD inclusiva voluntaria para ofrecer a los urbanizadores la oportunidad de construir proyectos con arreglo a normas alternativas a cambio de incluir unidades asequibles.
Requisitos ETOD para viviendas accesorias	Agilizar los procedimientos de concesión de permisos y rezonificación y promover los mecanismos existentes para proporcionar financiación a bajo costo para el desarrollo de unidades de vivienda accesorias en torno a los corredores de tránsito.
Densidad suave por derecho	Legalizar el desarrollo de densidad suave (townhouses, dúplex, triplex y cuádruplex) en distritos unifamiliares para aumentar el número de viviendas cerca de los centros de empleo y de tránsito.
Adquisición de vivienda y apoyo al inquilino	
Ampliación de los fondos de asistencia con el enganche	Crear oportunidades de creación de riqueza y propiedad de la vivienda mediante subvenciones o préstamos de bajo costo para los compradores de su primera vivienda, con el fin de ayudarles a cubrir el depósito a la hora de comprar una casa.
Programas ampliados de reparación de viviendas	Ampliar los programas de reparación de viviendas, también conocidos como rehabilitación de viviendas ocupadas por sus propietarios, proporcionan subvenciones o préstamos de bajo costo para ayudar a los propietarios de viviendas que reúnan los requisitos necesarios a realizar reparaciones críticas en sus viviendas.
Asistencia directa de emergencia al alquiler	Proporcionar alivio a los hogares con ingresos bajos y moderados que corren el riesgo de quedarse sin hogar o de sufrir inestabilidad en la vivienda, proporcionándoles ayuda para el pago de alquileres atrasados, ayuda temporal para el pago de alquileres y ayuda para el pago de servicios públicos atrasados.
Apoyar el derecho de los inquilinos a un abogado	Ayudar a los inquilinos con bajos ingresos a tener poder sobre su vivienda y a contrarrestar las prácticas abusivas e injustas. Entre las medidas de apoyo a los inquilinos que se enfrentan a un desalojo se incluye proporcionar a los inquilinos con bajos ingresos acceso a asesoramiento jurídico gratuito.
Ampliación de la actual política de preferencias	Ampliar la política existente para cubrir todas las unidades de vivienda asequible restringidas por escritura, garantizando a los hogares que cumplan los requisitos y se enfrenten a desplazamientos un acceso preferente a unidades asequibles en sus comunidades.

Movilidad

Herramienta	Descripción
Transportation Demand Management	
Programa de movilidad ETOD (para nuevos usuarios)	Proporcionar beneficios de movilidad y reducir los costos de desplazamiento (y de vivienda) de los usuarios del sitio ETOD, y el Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin, CapMetro y Movability pueden colaborar en su implementación.
Programa de beneficios de movilidad de legado (para las personas y empresas existentes en el área de estaciones)	Desarrollar un programa de beneficios de movilidad de legado, similar a un Plan de Movilidad ETOD más amplio, para reducir los costos de desplazamiento (y vivienda) de los hogares. Incluyen pases de transporte gratuitos o subvencionados, acceso a servicios de refuerzo de movilidad in situ de ETOD e información, asesoramiento personalizado o marketing sobre cómo utilizar el sistema y los posibles destinos.
Mejora del servicio de primera/última milla a las estaciones	Implementar programas que ayuden a los usuarios del transporte público a llegar a la parada de autobús o estación de tren más cercana, como el uso compartido de bicicletas, el transporte a precios reducidos o los servicios de transporte a demanda.
Programa piloto de movilidad básica universal	Crear un programa piloto que cubra el costo de diversos servicios de transporte para hogares calificados.
Programa de vehículos comunitarios	Proporcionar y comercializar vehículos compartidos a los usuarios de ETOD y de los sitios de legado para ayudar a proporcionar más recursos a los hogares que deseen utilizar el nuevo transporte público como modo principal pero que necesiten un apoyo, básicamente facilitando y haciendo más factible que los hogares puedan estar si vehículos.
Mejora de las infraestructuras de movilidad	
Estrategia de acceso equitativo a las estaciones	Desarrollar una estrategia equitativa de acceso a las estaciones para determinar las prioridades y la implementación de las mejoras de acceso a las estaciones.
Objetivo de división de modalidad para cada estación	Identificar y realizar un seguimiento de los objetivos de división de modalidad para cada área de estaciones y realizar un seguimiento mediante encuestas periódicas.

Movilidad

Herramienta	Descripción
Administración de estacionamientos	
Reducción gradual de los requisitos de estacionamiento en las áreas ETOD	Crear un plan de reducción de estacionamiento en tres niveles, empezando por la supresión de los mínimos de estacionamiento, para permitir a los urbanizadores adecuar el estacionamiento a la demanda en las áreas ricas en transporte público, aumentando la probabilidad de que los proyectos con más viviendas y/o más viviendas asequibles o espacios comerciales puedan ser un lápiz. - Nivel 1: Supresión total de los mínimos de estacionamiento para todas las parcelas en las áreas ETOD definidas - Nivel 2: Implementar un tope máximo de estacionamiento sería el siguiente paso tras los mínimos de estacionamiento. - Nivel 3: Contabilización de los estacionamientos previstos en los nuevos proyectos en relación con el coeficiente de superficie construida (floor-area-ratio, FAR).
Administración de estacionamientos Park and Ride	Implantar una estructura de tarifas para los estacionamientos Park and Ride de CapMetro con el fin de administrar la demanda de estacionamiento y generar ingresos para reinvertir en infraestructuras de transporte.
Requisitos de estacionamiento compartido/Programa de participación pública	Crear un programa de estacionamiento compartido entre usos mixtos para maximizar el uso de las instalaciones, normalmente negociado a través de acuerdos de desarrollo del sector privado.

Uso de terrenos y Diseño urbano

Herramienta	Descripción
Políticas de uso de terrenos para una comunidad completa	
Establecer una intensidad mínima de uso de terrenos para usos de apoyo al transporte público	Establecer una combinación mínima de usos que favorezcan el transporte público en las áreas de estaciones de ETOD para atender a personas de diversos grupos de ingresos mediante un distrito de zonificación superpuesto de transporte público equitativo.
Permitir más flexibilidad en los usos permitidos en la planta baja de los edificios	Ampliar los usos de la planta baja actualmente permitidos en el código de zonificación más allá del comercio minorista para permitir otros servicios, amenidades y tipos de negocios del barrio.

Uso de terrenos y Diseño urbano

Incentivos, normas o reglamentos de desarrollo	
Establecer objetivos elevados de vivienda asequible para terrenos de propiedad pública en áreas ETOD	Obligar a que un porcentaje mínimo de viviendas sea asequible para garantizar un área de estación inclusiva en parcelas de propiedad pública.
Reimaginación de los requisitos de compatibilidad	Ajustar los requisitos de compatibilidad en las áreas ETOD para permitir mayores alturas y densidades dentro del corredor utilizando los criterios del Cuadro de mando de equidad (Equity Scorecard), en contraposición a una envolvente de altura relativamente simplista empleada actualmente.
Incentivar las amenidades públicas que mejoran la salud y el bienestar de la comunidad	Evaluar los posibles incentivos (financieros o administrativos) que podrían ofrecerse a los proyectos de ETOD que diseñen espacios públicos y servicios públicos para facilitar la reunión de la comunidad, el comercio de barrio, los festivales y la sostenibilidad.
Cuadro de mando de equidad para los proyectos ETOD	Crear un cuadro de mando transparente y accesible que las agencias puedan utilizar para comparar los proyectos de desarrollo propuestos con los objetivos y prioridades del Proyecto Connect, con el fin de proporcionar consideraciones reglamentarias como exenciones de compatibilidad o la posibilidad de participar en bonificaciones de densidad en áreas de superposición de ETOD.
Invertir en el ámbito público	
Provisión de espacios cívicos en torno a las estaciones de tránsito	Anclar las estaciones de tránsito con espacios cívicos atractivos y dinámicos que ofrezcan áreas flexibles para diversas actividades e infundan un sentimiento de orgullo y pertenencia a comunidades diversas.
Involucrar a la comunidad en el proceso de diseño del espacio público	Establecer procesos para fomentar elementos de diseño en las áreas de estaciones que celebren el arte, la cultura y la historia locales.
Marco de diseño de infraestructuras ciclistas y peatonales específicas para cada contexto	Evitar un enfoque de “talla única” para el diseño del paisaje urbano a lo largo de los corredores y en las áreas de estaciones. Diseñar teniendo en cuenta el contexto en lugar de forzar las mismas instalaciones de paisaje urbano en cada ROW.
Protección y fomento de la cubierta de árboles	Promover la protección de la cubierta de árboles existente y la siembra de nuevos árboles alrededor de las áreas de estaciones del Proyecto Connect mediante reglamentos de uso de terrenos para reducir la temperatura en las calles.

Estrategias de bienes raíces y finanzas

Herramienta	Descripción
Aprovechamiento de terrenos de propiedad pública	
Convocatoria para urbanizadores y marco de adquisición	Crear un proceso estándar para las licitaciones de parcelas de ETOD y los proyectos de desarrollo conjunto, incluida la solicitud inicial de cualificaciones, las plantillas estándar de solicitud de propuestas y las hojas de términos de las transacciones.
Análisis estratégico de la cartera inmobiliaria	Dar prioridad a los terrenos de propiedad pública para su disposición y desarrollo e identificar la entidad adecuada para dirigir la disposición.
Estrategias de adquisición de ETOD	
Plan de adquisición de terrenos	Un Plan de Adquisición de Terrenos informaría del uso de los fondos para priorizar las compras de parcelas compatibles con la vivienda asequible, elegibles para programas de financiación y atractivas para futuras asociaciones con urbanizadores locales.
Captación del valor de terrenos y financiación innovadora	
Financiación innovadora y brechas de financiación dirigidas por la ciudad	Desarrollar un conjunto de herramientas financieras innovadoras que puedan utilizarse para ayudar a cubrir las brechas de financiación y permitir el desarrollo público y público-privado para apoyar los beneficios comunitarios requeridos para ETOD.

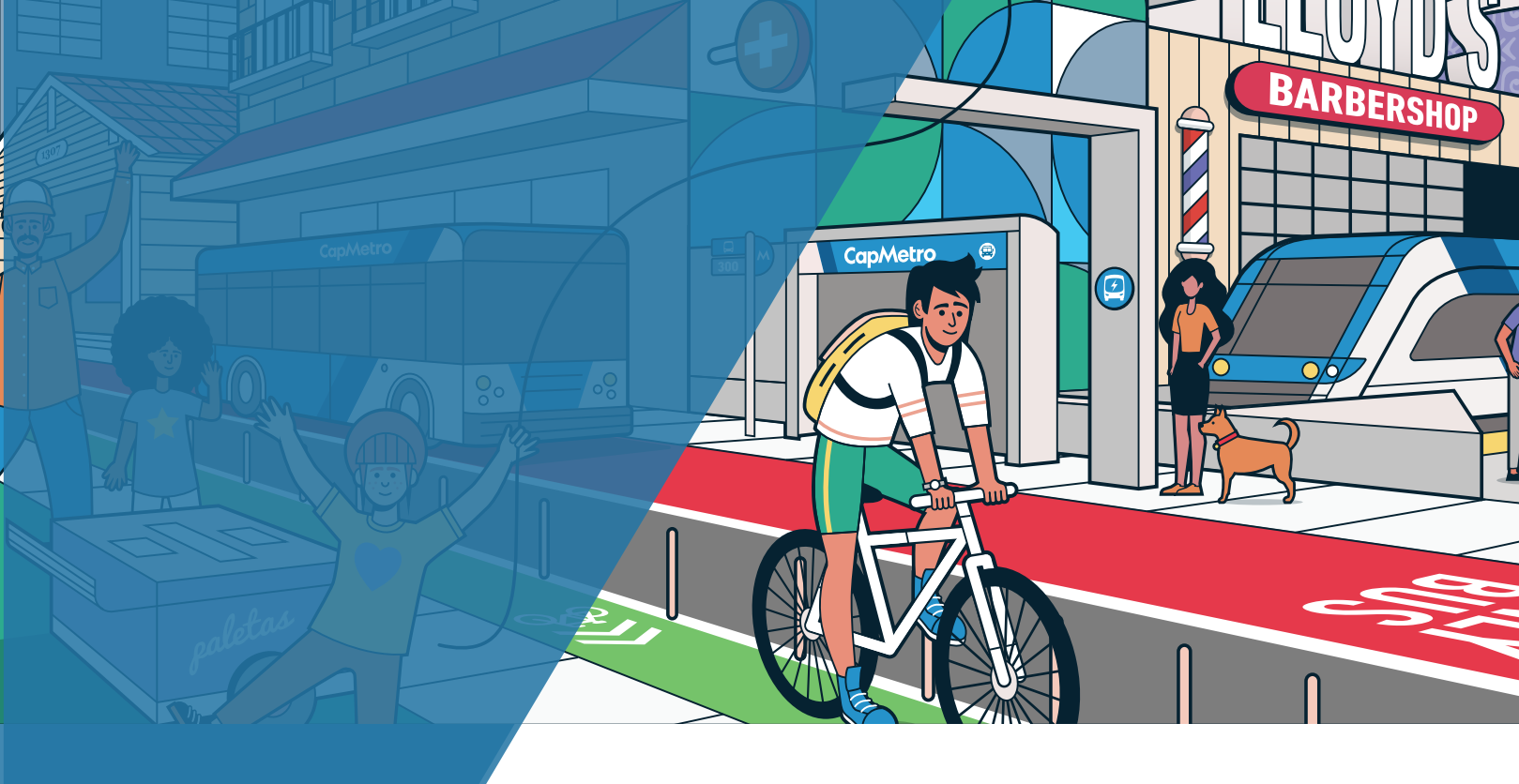
****Para una revisión a profundidad de las herramientas de la política propuestas, ver el Apéndice F.***

Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco.

5

Plan de
acción
y próximos
pasos





Plan de acción ETOD

El Plan de Acción describe el inicio de herramientas y reglamentos de la política que apoyarán la implementación de ETOD en toda la ciudad. Como responsable de la implementación del uso de terrenos y de la creación y conservación de viviendas asequibles, el Departamento de Vivienda y Planificación ha elaborado un Plan de Acción que describe los próximos pasos necesarios para lograr un desarrollo equitativo orientado al transporte público en Austin. El Plan de Acción construye un marco de apoyo para codificar el desarrollo equitativo orientado al tránsito en el Código de desarrollo de terrenos de Austin e incorporar la coordinación del apoyo financiero y programático para diversas recomendaciones de ETOD. La mayoría de los próximos pasos se iniciarán en 2024 y, con la orientación del Consejo, podemos esperar que la priorización de los próximos pasos propuestos cambie con el tiempo para responder a las necesidades de nuestra comunidad. Los puntos se clasifican en pasos futuros inmediatos, a mediano plazo y en curso.

Próximos pasos inmediatos

Análisis de los programas de bonificación por densidad existentes (2022-2023)

El propósito de los programas de bonificación de densidad es aprovechar el uso de incentivos de desarrollo para crear unidades de vivienda de ingresos restringidos que sean asequibles al 80% del IMF o por debajo del mismo. El Departamento de Vivienda y Planificación llevará a cabo un análisis de los impactos de los programas de bonificación de densidad existentes en la producción de unidades de vivienda asequible en las proximidades de los corredores del Proyecto Connect y recomendará mejoras del programa para alinear mejor los programas de bonificación de densidad con ETOD. Consultores contratados a través de CapMetro están llevando a cabo un análisis para determinar el éxito de los programas de bonificación de densidad en el Plan Regulador de East Riverside en la generación de viviendas asequibles y entregará un memorando al personal con recomendaciones de la política y planificación para modificar los reglamentos vigentes. Prevemos informar a los Consejos y Comisiones de los resultados de este análisis.

Recomendaciones del conjunto de herramientas de la política relacionadas:

- Superposición ETOD inclusiva
- Establecer objetivos elevados de vivienda asequible para los terrenos de propiedad pública dentro de las áreas ETOD

Departamento principal:

- Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Costo:

- Tiempo del personal
- Servicios de consultoría

Próximos pasos inmediatos

Iniciar cambios reglamentarios para sentar las bases de la planificación de ETOD en toda la ciudad (2023-2024)

La puesta en marcha de cambios reglamentarios en todo el sistema también conlleva la actualización de las recomendaciones sobre usos de terrenos favorables al transporte público, el establecimiento de los límites de los distritos ETOD, la redefinición de los umbrales y directrices mínimos de intensidad de uso de terrenos y el tratamiento de los reglamentos de estacionamiento en las áreas de estaciones ETOD. Este paso incluye la formulación de recomendaciones sobre posibles enmiendas para racionalizar y simplificar el código con el fin de incentivar los proyectos de ETOD.

Recomendaciones del conjunto de herramientas de la política relacionadas:

- Reducción gradual del estacionamiento en las áreas ETOD
- Reimaginar los reglamentos de compatibilidad
- Densidad suave por derecho

Departamento principal:

- Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Costo:

- Tiempo del personal
- Servicios de consultoría

Crear planes de visión del área de estaciones que tengan en cuenta el contexto (a partir de 2023)

Tras la adopción del Plan de Política ETOD por el Consejo Municipal, el Departamento de Vivienda y Planificación, en colaboración con CapMetro, creará dos planes de visión del área de estaciones: uno para el Centro de Tránsito de North Lamar y otro para el Centro de Tránsito de South Congress. Además, las estaciones del Proyecto Connect situadas dentro de los límites del área de planificación del Distrito Noreste de Austin también recibirán la planificación del área de estaciones de ETOD como parte de ese proceso, ya financiado por el Consejo Municipal y que comenzará en este plazo. La planificación posterior de la visión del área de estaciones será dirigida por el Departamento de Vivienda y Planificación y se basará en la Priorización de la Planificación del Área de Estaciones que se detalla en las páginas 28 a 30. La planificación del Área de Estaciones incorporará múltiples ciclos de participación comunitaria centrada en la equidad para informar de las estrategias sensibles al contexto para la implementación de ETOD.

Departamento principal:

- Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin, con CapMetro

Costo:

- Tiempo del personal
- Servicios de consultoría

Próximos pasos inmediatos

Adoptar herramientas de zonificación para apoyar el ETOD (2023-2024)

Una de las herramientas de la política recomendadas es el establecimiento de una superposición ETOD inclusiva. Diseñar una superposición para apoyar normas equitativas de desarrollo orientado al tránsito puede ayudar a fomentar la producción de unidades de vivienda asequible. Una superposición de este tipo también puede incorporar herramientas de preservación que protejan las propiedades de viviendas asequibles existentes de origen natural.

Recomendaciones del conjunto de herramientas de la política relacionadas:

- Flexibilidad en los usos permitidos en la planta baja de edificios
- Superposición ETOD inclusiva

Departamento principal:

- Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Costo:

- Tiempo del personal
- Servicios de consultoría

Incorporar el Plan de la Política ETOD al plan global *Imagine Austin* (2023-2024)

El Plan Integral Imagine Austin incluye un mapa conceptual de crecimiento que identifica los corredores y centros de crecimiento objetivo. En la actualidad, el Plan Global menciona el Proyecto Connect, pero debe modificarse para reflejar el Plan de la Política ETOD y mostrar las áreas de estaciones ETOD en relación con los corredores y centros de actividad identificados.

Departamento principal:

- Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Costo:

- Tiempo del personal

Próximos pasos inmediatos

Consultar con los responsables de la implementación de ETOD para determinar la financiación y el apoyo programático necesarios para alcanzar los objetivos de ETOD, incluidas las carencias de financiación y recursos (2023-2024)

Facilitar la coordinación de la programación de la equidad y la alineación de las herramientas de financiación para apoyar el ETOD. La alineación de la financiación y la programación permitirá a la Ciudad instituir las protecciones necesarias para los residentes y las pequeñas empresas. Identificar las fuentes de financiación es un componente clave para garantizar la eficiencia y la eficacia de la financiación y la programación de la equidad.

Recomendaciones del conjunto de herramientas de la política relacionadas:

- Todas las recomendaciones del conjunto de herramientas de la política que no identifican al Departamento de Vivienda y Planificación como responsable de su aplicación (**herramientas en las pequeñas empresas y desarrollo de fuerza de trabajo, movilidad y categorías de estrategias de bienes raíces y finanzas**)

Departamento principal:

- El Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin consultará con otros departamentos y agencias

Costo:

- Tiempo del personal

Elaborar un cuadro de mando de equidad para evaluar los proyectos de desarrollo de ETOD propuestos (2023-2024)

La resolución del Consejo sobre ETOD pedía una evaluación de los resultados equitativos para las áreas de planificación de ETOD. El cuadro de mando de equidad permitirá a los socios comunitarios desarrollar la capacidad de negociación de los beneficios comunitarios en los proyectos de desarrollo participantes en ETOD. La comunidad utilizará el cuadro de mando de equidad para comparar las propuestas de desarrollo privado con los objetivos del ETOD.

Recomendaciones del conjunto de herramientas de la política relacionadas:

- Refuerzo de las capacidades en beneficio de la Comunidad
- Incentivar las amenidades públicas
- Provisión de espacios cívicos en torno a las estaciones de tránsito
- Implicar a la comunidad en el proceso de diseño del espacio público

Departamento principal:

- Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Costo:

- Tiempo del personal

Acciones a mediano plazo

Consultar con los responsables de la implementación de ETOD para determinar la financiación y el apoyo programático necesarios para alcanzar los objetivos de ETOD, incluidas las carencias de financiación y recursos (2023-2024)

Esta será una segunda iteración de esta tarea para apoyar a los responsables de la implementación de la herramienta de la política. Esta tarea es fundamental para garantizar que la programación apoye los resultados más equitativos para las poblaciones BIPOC y de bajos ingresos. El Departamento de Vivienda y Planificación facilitará la coordinación de la programación de la equidad y la alineación de las herramientas de financiación para apoyar el ETOD. La alineación de la financiación y la programación permitirá a la Ciudad instituir las protecciones necesarias para los residentes y las pequeñas empresas. Identificar las fuentes de financiación es un componente clave para garantizar la eficiencia y la eficacia de la financiación y la programación de la equidad.

Recomendaciones del conjunto de herramientas de la política relacionadas:

- Todas las recomendaciones del conjunto de herramientas de la política que no identifican al Departamento de Vivienda y Planificación como responsable de su aplicación (**herramientas en las pequeñas empresas y desarrollo de fuerza de trabajo, movilidad y categorías de estrategias de bienes raíces y finanzas**)

Departamento principal:

- El Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin consultará con otros departamentos y agencias

Costo:

- Tiempo del personal

Supervisar las áreas de estaciones con planes de visión finalizados utilizando las métricas de éxito del conjunto de herramientas (a partir de 2025)

Esta evaluación proporcionará orientación sobre el rendimiento de las áreas de estaciones en relación con los indicadores que miden la equidad racial y que están en consonancia con nuestros seis objetivos de ETOD. Esta evaluación brindará a la Ciudad la oportunidad de celebrar las victorias de la aplicación con éxito de la planificación, de aprender de los errores y de reajustarse a los objetivos de ETOD.

Departamento principal:

- Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Costo:

- Tiempo del personal

Acciones en curso

Continuación de la participación pública en torno a la planificación del área de estaciones (en curso)

Con cada plan de visión del área de estaciones, habrá 2 o 3 rondas de participación pública. El personal anticipa capacidad para asumir dos procesos de planificación del área de estaciones cada año basándose en la capacidad actual. El personal identificará, en su caso, las áreas de estaciones que puedan agruparse para la aplicación de los servicios de planificación de ETOD.

Departamento principal:

- Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Costo:

- Tiempo del personal (más estaciones podrían recibir planificación del área de estaciones si se dedicaran recursos adicionales de personal o financiación en futuros presupuestos)

Supervisar las áreas de estaciones con planes de visión finalizados utilizando las métricas de éxito del conjunto de herramientas (a partir de 2025)

La Ciudad debe evaluar el progreso y el rendimiento de las políticas de planificación del desarrollo equitativo en función de las métricas de éxito identificadas con cada una de las herramientas de planificación de la política. Los indicadores de éxito de las herramientas de la política abordan el aumento de las oportunidades económicas para las poblaciones BIPOC y de bajos ingresos.

Departamento principal:

- Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Costo:

- Tiempo del personal

Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco.

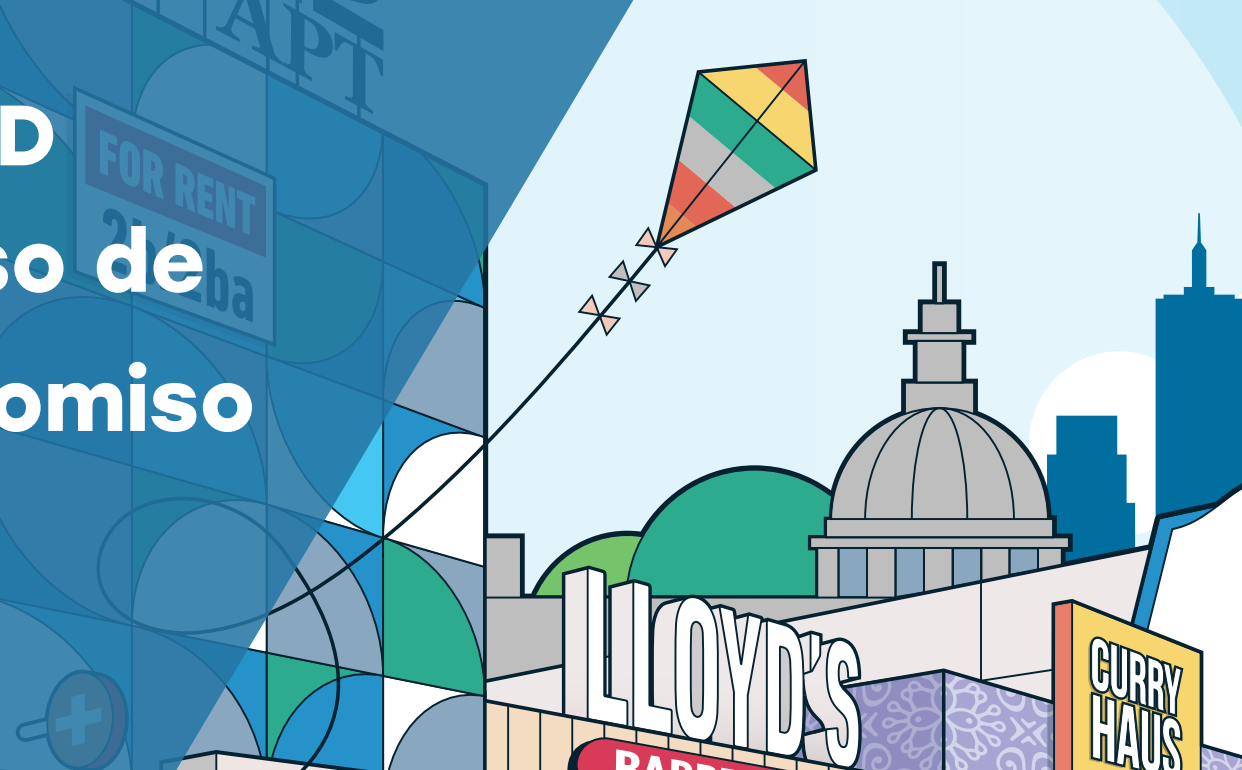
6

Apéndice



A. ETOD

Proceso de compromiso



Enfoque de compromiso de ETOD

Nuestro planteamiento de acercamiento a la comunidad se guio por el siguiente conjunto de principios y valores para despertar el interés, establecer la confianza e involucrar a la combinación adecuada de voces comunitarias en un proceso productivo e iterativo:

- 1. Inclusiva y diversa:** La participación debe ser inclusiva y estar disponible para una variedad de grupos demográficos, estatus socioeconómicos, capacidades, idiomas y personas con otras características de identificación.
- 2. Transparencia:** La transparencia ayuda a generar confianza entre el equipo de divulgación y los miembros de la comunidad. Los miembros de la comunidad deben recibir información sobre el proyecto y tener la oportunidad de dar forma al Estudio ETOD en lugar de reaccionar a las decisiones establecidas. También se publicará un resumen de las reacciones de la comunidad en el sitio web del proyecto para fomentar el intercambio de conocimientos.

- 3. Co-creación:** La participación en este estudio debe ir más allá de la mera recepción de opiniones, sino que las aportaciones de la comunidad irán configurando las decisiones y la orientación a lo largo del estudio. Los miembros de la comunidad son los expertos locales y este proceso se diseñará para respetar su tiempo y su voluntad de compartir sus experiencias vividas a través de canales de compensación y comunicación abierta.
- 4. Participación:** Para que el proceso resulte interesante, accesible y pertinente, las actividades de divulgación deben incluir múltiples formas de interactuar y aportar información. El compromiso de participación es significativo y colaborativo, y los miembros de la comunidad serán incluidos como parte del proceso de toma de decisiones a lo largo del camino.

Implementamos una serie de estrategias para escuchar a los miembros de la comunidad que históricamente han estado infrarrepresentados y se han visto desproporcionadamente afectados por el racismo, la desinversión y la burguesamiento

de Austin. Para nuestra estrategia de participación fue fundamental subir el volumen de las voces de la comunidad BIPOC de Austin, las personas con ingresos bajos, las personas con discapacidad, las que no hablan inglés, los usuarios del transporte público y los residentes de edad avanzada. Para ello, había que (1) idear métodos específicos para llegar a esas comunidades clave que pueden quedar fuera de los métodos tradicionales y (2) subir el volumen de las voces que tradicionalmente no han dominado los foros de participación pública.

A través del proceso de participación comunitaria, queríamos saber cómo definía la comunidad la equidad y cómo las nuevas áreas de estaciones podían crear oportunidades para impulsar resultados equitativos más allá del TOD tradicional. Nuestros canales para escuchar estas voces incluyeron pequeños grupos de discusión remunerados con residentes, organizaciones comunitarias y propietarios de pequeñas empresas, encuestas en línea, un foro público y la participación en eventos comunitarios. El proyecto contó con la ayuda de 12 enlaces comunitarios llamados Conectores Comunitarios, un grupo diverso, comprometido y remunerado de miembros de la comunidad de base que nos ayudaron a llegar a sus redes que de otro modo podrían haberse pasado por alto, como la participación de la comunidad de lenguaje de señas STEM de Austin y un picnic de 200 personas de la Asociación de Personas Mayores Indoamericanas.

Subir el volumen de las voces clave de la comunidad significó reorientar nuestros esfuerzos cuando ese objetivo no se cumplía. En nuestra fase inicial de participación, no obtuvimos suficiente información de nuestros grupos comunitarios clave. En particular, las reuniones públicas celebradas en línea contaron con una representación excesiva del público que asiste con regularidad o que ya está al corriente de las actualizaciones del Proyecto Connect. Con esta plataforma, que favorecía a las personas con horarios de trabajo regulares, no llegábamos a la demografía de nuestros usuarios.

Sin embargo, la primera ronda de grupos de discusión tuvo un índice de participación mejor que el de las reuniones públicas entre las personas mayores, los usuarios del transporte público y los participantes de BIPOC. Esta información sirvió de base para nuestra siguiente ronda de actividades de participación, que consistió en dedicar más tiempo a la organización de grupos de discusión.

Las rondas posteriores de grupos de discusión siguieron dando prioridad al aumento de la accesibilidad al compromiso. Algunos grupos de discusión se hicieron exclusivamente en español, otros se diseñaron para personas sordas con intérpretes de ASL, otros para personas ciegas y para personas sin vivienda. Los grupos de discusión nos permitieron crear un espacio seguro para que los distintos grupos compartieran sus puntos de vista y se centraran en sus preocupaciones de una forma que no habríamos conseguido con otros métodos. Además, organizamos una serie de mesas redondas para conocer a nuestras comunidades clave allí donde se encontraban y contribuir a reforzar su participación en las encuestas.

Compromiso

Noviembre de 2021-abril de 2022: Los puntos de vista de la comunidad ayudaron a dar forma a la dirección del estudio ETOD a lo largo del proceso de planificación. En nuestra primera ronda de contactos, escuchamos a la comunidad sobre los retos a los que se enfrentan actualmente en Austin. Entre los retos más destacados que escuchamos en la encuesta pública, el taller público y los grupos de discusión figuran los siguientes: el

aumento de los alquileres para los residentes y las pequeñas empresas, la dificultad de acceso al transporte público y la falta de ejecución gubernamental en la crisis de la asequibilidad.

Mayo-septiembre de 2022: Comité Asesor de la Comunidad (CAC) y Conectores Comunitarios

- En mayo se celebraron dos talleres del CAC y del Conector Comunitario con la participación de CapMetro, Austin Transit Partnership y miembros del equipo de la Ciudad de Austin, que informaron sobre la reducción de un conjunto más amplio de herramientas basadas en las prioridades de la comunidad. Los participantes clasificaron los proyectos de herramientas en función de su viabilidad e impacto y recomendaron su eliminación si su viabilidad e impacto eran bajos. Por ejemplo, una herramienta para “Shop Local Campaigns” (Campañas de compras locales) en el Desarrollo de empresa y la fuerza de trabajo se eliminó del conjunto de herramientas después de este taller basándose en la opinión de que estas campañas pueden requerir grandes recursos y no tienen el mayor impacto en comparación con otras opciones.
- Los talleres posteriores con el CAC y los conectores comunitarios celebrados hasta septiembre de 2022 también sirvieron para añadir herramientas, como las relativas a la protección de inquilinos y propietarios de viviendas.

Mayo-junio de 2022: Ciclo 2 Compromiso de la Comunidad

- *Encuesta de participación pública y grupos de discusión comunitarios:* La encuesta a la comunidad y los grupos de discusión demostraron el apoyo a los seis objetivos de ETOD y ofrecieron herramientas/consideraciones de la política específicas para incluir en el conjunto de herramientas de la política. En los grupos de discusión, los miembros de la comunidad expresaron su preocupación por el acceso a una vivienda asequible (especialmente para las familias), el desplazamiento de los negocios locales, el servicio de primera y última milla a las estaciones y la falta de un servicio de transporte frecuente.
- *Personas interesadas de inmobiliario y desarrollo:* HR&A se reunió con 19 líderes locales, ejecutivos y expertos de las siguientes categorías para comprender los retos que informarían principalmente las herramientas de Asequibilidad de la Vivienda y Estrategia Inmobiliaria: Urbanizadores inmobiliarios del mercado (5 reuniones), Vivienda asequible y Proveedores de servicios comunitarios (10 reuniones) y Expertos del sector jurídico e industrial (4 reuniones).
- *Propietarios de pequeñas empresas:* Los propietarios de pequeñas empresas también compartieron los retos a los que se enfrentan para encontrar un espacio asequible y competir por los contratos, lo que ayudó a dar forma a las estrategias de desarrollo de empresas y de la fuerza de trabajo.

Junio-julio de 2022: Propuesta de responsables de la aplicación de las herramientas de la política

- HR&A mantuvo conversaciones con los responsables de implementación propuestos e identificados en el conjunto de herramientas de la política para recibir comentarios sobre las descripciones de las herramientas, la viabilidad y la implementación. En

estas conversaciones participaron principalmente representantes de CapMetro (Transporte, Planificación de Instalaciones, Desarrollo e Inmobiliaria), ATP (Equidad e Inclusión, Arquitectura y Diseño Urbano, Desarrollo e Inmobiliaria) y Consejo Municipal de Austin (Vivienda y Planificación, Desarrollo Económico, Transporte, Inmobiliaria y Servicios Financieros). Esta fase incluyó representación adicional de Movability, Desarrollo Económico e Iniciativas Estratégicas del Condado de Travis (EDSI) y la Autoridad de Vivienda de la Ciudad de Austin.

Agosto de 2022: Ciclo 3 Compromiso de la Comunidad

- Las mesas redondas con partes interesadas urbanizadores y agentes inmobiliarios, propietarios de pequeñas empresas y otros miembros de la comunidad han servido de base para las últimas actualizaciones del conjunto de herramientas de la política. Se mostró a los participantes una lista de herramientas de la política y se les pidió que las clasificaran en función de su impacto en la comunidad. A continuación, la mesa redonda se centró en las 3-5 herramientas mejor clasificadas, recabando aportaciones sobre el diseño de la herramienta y las consideraciones relativas a su aplicación.

B. Análisis de las condiciones existentes en el área de estaciones



con la Ciudad de Austin y el Condado de Travis, así como gráficas para comparar las estaciones entre sí. El [sitio web del análisis completo de las condiciones](#) puede consultarse en línea.

El análisis de las condiciones se completó para las estaciones del Proyecto Connect. El análisis de las condiciones explora cada una de las áreas de estaciones a través de seis dimensiones diferentes agrupadas en dos grandes temas: Personas y Lugares.

El área de estudio del análisis se definió como un radio de ½ milla desde cada estación del corredor de estudio completo. La primera parte del análisis exploró quién vive y trabaja en el área de estudio de ETOD para comprender mejor la dinámica social que configura el carácter y las tendencias de los barrios cercanos a las estaciones. Este tema se dividió en tres categorías: Población, que describía las características demográficas de los residentes del corredor; Riesgo de desplazamiento, que detallaba los problemas demográficos y de vivienda que contribuyen a la presión del desplazamiento; y Empleo y empresas, que exploraba los diferentes tipos de oportunidades de empleo disponibles en el corredor. La segunda parte del análisis exploró las características físicas del área de estudio de ETOD para establecer un marco que permita comprender las diferencias en el entorno construido en las distintas estaciones. Del mismo modo, este tema se dividió en tres categorías: Tejido

urbano, que se centró en las diferencias entre edificios y usos de terrenos dentro del área de estudio; Mercado inmobiliario, que exploró las tendencias de los valores residenciales y comerciales y el crecimiento en todo el corredor; y Movilidad, que detalló las condiciones de transporte y las brechas existentes cerca de cada estación.

El sitio web ofrece un panel de resumen que permite a los usuarios filtrar los principales conjuntos de datos de cada categoría para el área de estudio en su conjunto y para estaciones concretas. Esto incluye un resumen de:

- Usos de terrenos
- Población
- Población BIPOC
- Empleo
- Pequeñas empresas
- Densidad de intersecciones
- Longitud de cuadras
- Unidades multifamiliares
- Precio medio de la vivienda en venta

Las pestañas de análisis detallado de las condiciones ofrecen descripciones de los resultados, gráficas interactivas, mapas y tableros que permiten profundizar en cada uno de los puntos de datos relevantes analizados. Proporciona comparaciones

C. Desarrollo de los objetivos de ETOD



Las siguientes tablas muestran la relación entre los objetivos de ETOD del Consejo Municipal expresados en su resolución de junio de 2021, los impulsores de la equidad racial contra el desplazamiento del [informe Nada sobre nosotros sin nosotros](#) y los esfuerzos de compromiso de ETOD. Todas estas fuentes se combinaron para informar directamente los objetivos con el fin de reflejar las necesidades más acuciantes de los austineses de todos los orígenes. El proceso de compromiso de ETOD (Apéndice A) detalla los tipos de participación que condujeron a estos objetivos, incluidos los grupos de discusión y las encuestas.

Objetivo 1: Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible

Objetivos de la Resolución ETOD del Consejo Municipal	Objetivo O: Apoyo a peatones, ciclistas y personas con discapacidades Objetivo AA: Conectividad con los barrios vecinos
Herramienta antidesplazamiento de equidad racial	Impulsor 4: Promover la movilidad y la conectividad del transporte
Compromiso de ETOD	Grupos de discusión y encuesta: Muchos participantes citaron razones por las que el transporte público no forma parte de su vida, como la falta de paradas de autobús, la escasa frecuencia del servicio, las largas caminatas para llegar al servicio y los inconvenientes. Los participantes en los grupos de discusión y en las encuestas recomendaron apoyar un transporte más fiable con opciones más fáciles para ir a pie, en bicicleta y en transporte público.

Objetivo 2: Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza

Objetivos de la Resolución ETOD del Consejo Municipal	Objetivo J: Centrar la equidad racial en la política económica Objetivo W: Alinear las políticas con las recomendaciones de equidad, antidesplazamiento y del CAC del Proyecto Connect
Herramienta antidesplazamiento de equidad racial	Impulsor 2: Fomentar la movilidad económica y las oportunidades Impulsor 6: Acceso equitativo a todos los barrios
Compromiso de ETOD	Encuesta: Los participantes subrayaron la prioridad de centrarse en los resultados para las comunidades históricamente excluidas.

Objetivo 3: Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Objetivos de la Resolución ETOD del Consejo Municipal	Objetivos B a G: Conservación y creación de viviendas asequibles
Herramienta antidesplazamiento de equidad racial	Impulsor 1: Evitar el desplazamiento residencial, comercial y comunitario
ETOD Engagement	Grupos de discusión y encuesta: Los participantes lamentaron el aumento de los alquileres en Austin y la falta de soluciones prácticas para resolver la crisis de asequibilidad, que han provocado problemas de asequibilidad de la vivienda tanto para los miembros actuales de la comunidad como para los nuevos.

Objetivo 4: Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad

Objetivos de la Resolución ETOD del Consejo Municipal	Objetivo I: Promover una actividad económica sostenible
Herramienta antidesplazamiento de equidad racial	Impulsor 2: Fomentar la movilidad y las oportunidades económicas
Compromiso de ETOD	Grupos de discusión y encuesta: Los participantes señalaron que el acceso en transporte público a puestos de trabajo de alta calidad suele ser limitado y que deberá hacerse hincapié en aumentar el acceso a las opciones de empleo. En estrecha relación con las oportunidades de empleo, los participantes en los grupos de discusión hicieron hincapié en la escasez de espacio asequible para que prosperen las pequeñas empresas.

Objetivo 5: Apoyar barrios saludables que satisfagan las necesidades diarias

Objetivos de la Resolución ETOD del Consejo Municipal	Objetivo Q: Apoyar la ampliación de las infraestructuras para peatones y ciclistas Objetivos R y S: Fomentar lugares activos y habitables que respondan a las necesidades cotidianas
Herramienta antidesplazamiento de equidad racial	Impulsor 5: Desarrollar barrios sanos y seguros Impulsor 6: Acceso equitativo a todos los barrios
Compromiso de ETOD	Encuesta: Los participantes señalaron que los barrios carecen a menudo de servicios y comodidades básicas, como tiendas de comestibles frescos, y expresaron su deseo de que los desplazamientos para satisfacer estas necesidades diarias fueran más cortos. El acceso a estos servicios se consideró esencial para mejorar la salud de la comunidad.

Objetivo 6: Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado

Objetivos de la Resolución ETOD del Consejo Municipal	Objetivo A: Minimizar el desplazamiento de pequeñas empresas e instituciones culturales Objetivo H: Fomentar el desarrollo de espacios comerciales asequibles
Herramienta antidesplazamiento de equidad racial	Impulsor 3: Aprovechar los activos comunitarios locales
Compromiso de ETOD	Grupos de discusión y encuesta: Austin se enorgullece de su rico patrimonio cultural y a los participantes les preocupa que el desarrollo desarraigue a las pequeñas empresas existentes, por lo que deben existir herramientas que preserven los comercios y negocios de pequeño formato para ayudarles a prosperar.



D. ETOD
Metodología de la tipología

Elementos de las tipologías ETOD

La herramienta de prioridades ETOD utiliza tres indicadores de tipología para diferenciar las áreas de estaciones. Las áreas de estaciones se definen como el área en un radio de ½ milla de cada estación, que equivale aproximadamente a la distancia media que una persona puede recorrer a pie o en automóvil en 10 minutos.

Indicador 1: Población existente

El primer indicador representa el Objetivo No. 1 de ETOD, que busca maximizar el número de residentes de Austin que se beneficien de la inversión en movilidad transformadora realizada por el Proyecto Connect. Medir la población existente en el área de cada estación ayuda a identificar qué estaciones ya dan servicio a un elevado número de habitantes de Austin y qué estaciones deberán acoger a más residentes y visitantes.

Este indicador no solo busca apoyar la ampliación del acceso a la movilidad a más personas, sino también la salud operativa y financiera de la inversión del Proyecto Connect, financiada por los contribuyentes.

Los estudios demuestran que la densidad de población es uno de los principales factores de predicción del número de usuarios en los proyectos de transporte público de alta capacidad y que el aumento del uso del transporte público ayuda a la Ciudad de Austin a alcanzar su objetivo global del 50% de cuota de modos de transporte no ocupados por un único vehículo (SOV), establecido por el Plan Estratégico de Movilidad de Austin aprobado por el Consejo.

Además, la Administración Federal de Tránsito (FTA) reconoce esta relación concediendo puntuaciones más altas en las solicitudes altamente competitivas de Subvenciones para Inversiones de Capital (Capital Investment Grant, CIG) a los proyectos con mayor densidad de población - y a los solicitantes que demuestren que han realizado cambios de la política para aumentar el número de personas que pueden vivir cerca de estas inversiones en tránsito. La puntuación mínima de justificación del proyecto que FTA tendrá en cuenta para financiar un proyecto es Media, y las políticas actuales de uso de terrenos y de apoyo al tránsito representan 1/3 de la puntuación global de justificación del proyecto. Dada la importancia de la financiación federal a la

hora de aprovechar el compromiso de financiación local de los votantes de Austin para llevar a cabo el Proyecto Connect, garantizar que las palancas políticas estén orientadas a mejorar la competitividad de CapMetro y ATP en el proceso de solicitud federal de CIG ayuda a que el dinero de los contribuyentes llegue lo más lejos posible.

El indicador de población reconoce la diferencia en la magnitud de la inversión de capital y la competitividad de las subvenciones federales entre las inversiones en trenes y las inversiones en autobuses de Proyecto Connect mediante el uso de un umbral diferente para cada tipo de inversión:

Calificación de la Subvención para Inversiones de Capital (CIG)	Densidad de población de CIG (habitantes por milla cuadrada)*	Población correspondiente en el área de estaciones de 1/2 milla	Aplicabilidad recomendada para la tipología ETOD
Alta	15,000 y más	11,780 y más	
Medio-Alto	de 9,600 a 14,999	7,540 a 11,779	Tren (Líneas Naranja, Azul y Roja)
Media	5,760 a 9,599	4,525 a 7,539	Autobús (Inversión inicial en la Línea Dorada, Rutas de MetroRapid)
Medio-Bajo	2,560 a 5,759	2,010 a 4,524	
Baja	Por debajo de 2,560	Por debajo de 2,010	

**FTA asigna una calificación para este criterio basándose en la densidad media dentro de toda el área del proyecto. La Herramienta de Prioridades ETOD reconoce, por tanto, la aspiración de que cada área de estaciones contribuya al éxito global del proyecto.*

Este enfoque da como resultado la siguiente definición para el Indicador 1 (Población Existente):

Modalidad de tránsito	Umbral del Indicador 1
Estaciones de tren ligero y tren para ir al trabajo	Si la población es igual o superior a 7,540 habitantes, la estación recibe la calificación Más residentes hoy
	Si la población es inferior a 7,540 habitantes, la estación recibe la calificación Menos residentes hoy
Estaciones de autobuses	Si la población es igual o superior a 4,525 habitantes, la estación recibe la calificación Más residentes hoy
	Si la población es inferior a 4,525 habitantes, la estación recibe la calificación Menos residentes hoy

Indicador 2: Riesgo de desplazamiento

El segundo indicador representa el Objetivo No. 2 de ETOD, que busca abordar las desigualdades raciales históricas que han provocado brechas de salud y riqueza en toda

la comunidad. Este indicador utiliza el Índice de Riesgo de Desplazamiento de la Ciudad de Austin para identificar las estaciones donde hay concentraciones de poblaciones prioritarias que están experimentando un desplazamiento activo o son vulnerables al desplazamiento debido tanto a las características demográficas como a la presión del mercado.

Comprender la susceptibilidad al cambio de la población de un área de estaciones permite a los responsables de la política incorporar sensibilidad a las recomendaciones de la política para garantizar que la carga del crecimiento no recaiga desproporcionadamente en las comunidades que ya se han enfrentado a la peor parte de los desplazamientos que se han producido en toda la ciudad. También ayuda a priorizar las políticas destinadas a mitigar e invertir el desplazamiento y a ampliar el acceso a viviendas asequibles en las áreas de estaciones donde se necesitan con más urgencia.

El Índice de Riesgo de Desplazamiento de la Ciudad de Austin clasifica los tramos de censo dentro de la Ciudad de Austin en cuatro categorías de riesgo de desplazamiento:

- **Activa:** Presencia de poblaciones vulnerables, cambio demográfico activo, aceleración o revalorización del mercado inmobiliario.
- **Vulnerable:** Poblaciones vulnerables presentes, sin cambios demográficos significativos, algunos tramos están cerca o contienen áreas de alto valor y alta apreciación.
- **Crónica:** Las poblaciones vulnerables han sido desplazadas, se ha producido un cambio demográfico significativo, el mercado de la vivienda es de alto valor y apreciado.
- **Exclusión histórica:** Estas áreas tienen poblaciones vulnerables históricamente excluidas y no están sometidas al aburguesamiento y al desplazamiento de la misma manera.

Las áreas de desplazamiento activo y vulnerable presentan el mayor riesgo de desplazamiento para los residentes actuales, mientras que las áreas crónicas e históricamente exclusivas representan un menor riesgo de desplazamiento para los residentes actuales. Por lo tanto, utilizamos el porcentaje de la población total dentro de cada área de estaciones que vive dentro de los tramos de riesgo de desplazamiento Activo y Vulnerable para determinar el indicador de riesgo de desplazamiento global del área de estaciones.

Modalidad de tránsito	Umbral del Indicador 2
Todas las estaciones (tren para ir al trabajo, tren ligero y autobús)	Si el 45% o más de la población del área de estaciones se encuentra en un área Activa O Vulnerable , la estación recibe la calificación de Vulnerable al Desplazamiento o en Experimento de Desplazamiento
	Si menos del 45% de la población del área de estaciones se encuentra dentro de un área Activa O Vulnerable , la estación recibe una calificación de Históricamente xcluyente o Menos Vulnerable al Desplazamiento

Indicador 3: Crecimiento reciente de la población y el empleo

El indicador final representa una combinación de los objetivos No. 1 y No. 2 de ETOD y refleja las tendencias recientes de crecimiento tanto de la población como del empleo dentro de un área de estaciones en los 10 años anteriores. Este indicador ofrece a los responsables de política una idea de las áreas de estaciones en las que el mercado ha respondido tanto a la presión urbanística como a la disponibilidad de derechos de uso de terrenos en los últimos años. Este indicador proporciona a CapMetro, ATP y la Ciudad de Austin una idea de dónde está más activo actualmente el desarrollo para ayudar a priorizar las acciones inmobiliarias relacionadas con la construcción de activos públicos - incluyendo inversiones públicas en prioridades comunitarias como la vivienda asequible.

Las tipologías ETOD comparan el crecimiento a nivel de estación individual tanto en población como en puestos de trabajo con la tasa de crecimiento de todas las áreas de estaciones durante el mismo periodo de tiempo para determinar qué estaciones crecieron más rápido o más lento que el área de estudio en general. Las fuentes y los años para cada componente de este indicador son:

- **Población**
 - Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., Censo Decenal - analizado en el nivel del Tramo de censo
 - Años: 2010 y 2020
- **Empleo**
 - Fuente: Oficina del Censo de EE.UU., base de datos de la Dinámica longitudinal de vivienda de empleador (Longitudinal Employer Household Dynamics, LEHD) - solo disponible a nivel de bloque
 - Años: 2010 y 2019 (más reciente disponible)

En general, la población en un radio de ½ milla de las estaciones de tren y autobús creció un 17% y un 17.7%, respectivamente, entre 2010 y 2020, según el Censo Decenal. El empleo en un radio de ½ milla de las estaciones de tren y autobús creció un 26% y un 12.6%, respectivamente, entre 2010 y 2019, según los datos del LEHD. Además, dado que muchas estaciones experimentaron un crecimiento porcentual mucho mayor debido a la escasa población o empleo en 2010, se utilizó un crecimiento numérico mínimo de 500 personas o puestos de trabajo para aislar aún más las áreas de estaciones de alto crecimiento. Estas cifras proporcionan los umbrales para determinar las calificaciones de Cambio rápido y Cambio lento para el Indicador 3.

Modalidad de tránsito	Umbral de crecimiento de la población	Umbral de crecimiento del empleo	Umbral total del Indicador 3
Estaciones de tren ligero y tren para ir al trabajo	Si la población del área de una estación creció más rápido que el crecimiento del área de estudio (17%) Y creció en al menos 500 personas , la estación recibe la calificación de Cambio Rápido	Si el empleo en el área de una estación crece más rápido que el crecimiento del área de estudio (26%) Y crece en al menos 500 puestos de trabajo , la estación recibe la calificación de Cambio Rápido	Si el índice de crecimiento de la población O del empleo del área de una estación es Cambio rápido , la estación recibe la calificación de Cambio rápido Pero si el índice de crecimiento de la población Y del empleo de un área de estación es Cambio lento , la estación recibe una calificación de Cambio lento
	Si la población del área de una estación crece más despacio que la del área de estudio (17%) , la estación recibe la calificación de Cambio Lento	Si el crecimiento del empleo en el área de una estación es inferior al crecimiento del área de estudio (26%) , la estación recibe la calificación de Cambio lento	
Estaciones de autobuses	Si la población del área de una estación creció más rápido que el crecimiento del área de estudio (17.7%) Y creció en al menos 500 personas , la estación recibe la calificación de Cambio Rápido	Si el empleo en el área de una estación crece más rápido que el crecimiento del área de estudio (12.6%) Y crece en al menos 500 puestos de trabajo , la estación recibe la calificación de Cambio Rápido	Si el índice de crecimiento de la población O del empleo del área de la estación es Cambio rápido , la estación recibe la calificación de Cambio Rápido Pero si el índice de crecimiento de la población Y del empleo de un área de estación es Cambio lento , la estación recibe una calificación de Cambio lento
	Si la población del área de una estación crece más despacio que la del área de estudio (17.7%) , la estación recibe la calificación de Cambio Lento	Si el empleo del área de una estación crece más lentamente que el crecimiento del área de estudio (12.6%) , la estación recibe la calificación de Cambio lento	

Consideraciones adicionales

Además de los tres indicadores que determinan las tipologías de ETOD de Austin, CapMetro también ha identificado otras dos consideraciones para adaptar las recomendaciones de la política a áreas de estaciones específicas.

- **Núcleos de transporte:** la Herramienta de Prioridades ETOD reconoce que algunas estaciones desempeñarán un papel destacado en la conexión de muchos elementos del sistema Proyecto Connect. La herramienta identifica las estaciones en las que confluyen más de un servicio del Proyecto Connect o en las que se realizan importantes conexiones locales de autobús como centros de tránsito que sugieren modificaciones de las intervenciones políticas para satisfacer las necesidades de estos importantes destinos.

- **Estaciones especiales:** las tipologías de ETOD están determinadas por indicadores basados casi en su totalidad en la información demográfica del censo estadounidense. Estaciones como la del aeropuerto de AUS no dan servicio a ningún residente y cumplen una función única en el sistema de transporte regional, por lo que no se clasifican en ninguna de las ocho tipologías desarrolladas para la Herramienta de Prioridad ETOD. Las herramientas de la política en estas áreas de estaciones se adaptan a las necesidades específicas del destino servido (en el caso del AUS, se proponen herramientas de la política relacionadas con las oportunidades de empleo o los servicios conectivos de primera/última milla para garantizar la conectividad de ida y vuelta al tren ligero).

Tipologías ETOD de Austin

Si una estación tiene...	...y es...	...y ha experimentado...	...su tipología ETOD es:
Más residentes hoy	Históricamente excluyentes o menos vulnerables al desplazamiento	Cambio rápido	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo
Más residentes hoy	Históricamente excluyentes o menos vulnerables al desplazamiento	Cambio lento	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color
Menos residentes en la actualidad	Históricamente excluyentes o menos vulnerables al desplazamiento	Cambio rápido	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza
Menos residentes en la actualidad	Históricamente excluyentes o menos vulnerables al desplazamiento	Cambio lento	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad
Más residentes hoy	Vulnerables o en situación de desplazamiento	Cambio rápido	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible
Más residentes hoy	Vulnerables o en situación de desplazamiento	Cambio lento	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color
Menos residentes en la actualidad	Vulnerables o en situación de desplazamiento	Cambio rápido	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo
Menos residentes en la actualidad	Vulnerables o en situación de desplazamiento	Cambio lento	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible

Indicadores comunitarios completos

Mientras que las tipologías de cada área de estaciones abordan los dos primeros objetivos del estudio ETOD para “Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible” y “Ayudar a cerrar las brechas raciales de salud y riqueza”, los indicadores de comunidad completa corresponden a los cuatro objetivos restantes del ETOD. Junto con las métricas de las tipologías, estos indicadores ayudan a identificar el estado actual de las áreas de estaciones en relación con los resultados clave del ETOD, así como a supervisar los avances hacia la consecución de los seis objetivos del ETOD.

Objetivo 3: Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable
Métrica principal: Unidades asequibles con ingresos restringidos y viviendas asequibles de origen natural
Métrica secundaria: Porcentaje de unidades de vivienda en estructuras unifamiliares

Las métricas para el Objetivo 3 son el total de unidades, incluidas las unidades asequibles con restricción de ingresos y las viviendas asequibles de origen natural (NOAH), y el porcentaje de unidades de vivienda en estructuras unifamiliares. La primera métrica representa la oferta de vivienda asequible disponible mediante precios regulados y la oferta disponible sin ningún tipo de subvención. La segunda métrica indica el tipo principal de inventario de viviendas en el área de estaciones. Los datos para la primera métrica proceden del Inventario de Viviendas Asequibles de la Ciudad de Austin, accesible a través del portal de datos abiertos de la Ciudad. Los datos de la métrica secundaria proceden de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) de la Oficina del Censo de Estados Unidos, estimaciones de 5 años (2014-2019).

Objetivo 4: Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad
Métrica principal: Empleos de alta calidad
Métrica secundaria: Tiempo medio de transporte al trabajo (minutos)

Los parámetros del Objetivo 4 son el número de empleos de alta calidad y el tiempo medio de transporte al trabajo en minutos de un área de estaciones. Estas métricas indican la accesibilidad del lugar de trabajo de la gente y si es un transporte fácil. El número de empleos de alta calidad en cada área de estaciones se recopiló y cartografió mediante la herramienta Data Axle de ESRI, que recoge información sobre unos 13 millones de empresas privadas y públicas estadounidenses. La distinción de los empleos de alta calidad se basa en la industria. El tiempo medio de transporte al trabajo se obtuvo de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) de la Oficina del Censo de Estados Unidos, estimaciones de 5 años (2014-2019).

Objetivo 5: Apoyar barrios saludables que satisfagan las necesidades diarias
Métrica principal: Disponibilidad del servicio
Métrica secundaria: Conectividad

La disponibilidad de servicios se calculó determinando el número de tiendas de comestibles, centros de salud, centros educativos y actividades culturales situados a una distancia razonable del área de estaciones. La distancia razonable era de hasta cinco áreas de estación sin transbordo, que era nuestra estimación para un viaje que tardaría 15 minutos o menos. Este punto de referencia se ha utilizado recientemente en todo el mundo como norma de accesibilidad. Una fórmula consideraba el número

de servicios y la distancia de cada servicio para producir una puntuación global de la disponibilidad de servicios. Los datos espaciales de los servicios proceden del portal de datos abiertos de la Ciudad de Austin.

La conectividad se calculó determinando la densidad de intersecciones de un área de estaciones y el nivel de terminación de las aceras. La fórmula para calcular la conectividad tomó el porcentaje de densidad de intersecciones de un área de estación en comparación con una norma de referencia de 330 intersecciones por milla cuadrada. El nivel de terminación de aceras era el porcentaje de calles dentro de un área de estaciones que tienen aceras (a ambos lados de la calle). La densidad de las intersecciones y la presencia de aceras se determinó mediante cartografía GIS y el portal de datos abiertos de la Ciudad de Austin.

Objetivo 6: Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado

Métrica principal: Pequeñas empresas

Métrica secundaria: Porcentaje de población BIPOC

Las métricas para el Objetivo 6 son el número de pequeñas empresas y el porcentaje de la población del área de la estación que son BIPOC. Estos indicadores tienen una fuerte correlación con el desplazamiento y el aburguesamiento y demuestran la diversidad y accesibilidad del área de estaciones para que prosperen las pequeñas empresas. El número de pequeñas empresas por área de estaciones se obtuvo de ESRI Data Axle, mientras que el porcentaje de población BIPOC se tomó del Censo Decenal de la Oficina del Censo de EE.UU.

E. Metodología de planificación de prioridades del área de estaciones

Enfoque de la planificación Calificación de prioridades

La priorización de la planificación del área de estaciones se basa en la metodología de la tipología de ETOD descrita anteriormente, pero añade tres criterios adicionales para informar sobre la prioridad de la planificación. El análisis de la prioridad de planificación utiliza la misma geografía del área de estaciones, definida como el área en un radio de ½ milla de cada estación.

Basándose en los tres criterios descritos a continuación, el personal calculó una puntuación total para cada área de estaciones y asignó un nivel de prioridad Alto, Medio o Bajo. A continuación se explica con más detalle cómo se asignaron las calificaciones a cada criterio y se elaboró una calificación global.

Criterio 1: Falta de reglamentos que favorezcan el tránsito

Para determinar una puntuación por la falta de regulaciones de apoyo al tránsito existentes, el personal utilizó la **capa de clasificación de zonificación** actual de la Ciudad de Austin y asignó valores de

puntos detallados a continuación a cada categoría de zonificación:

- A los distritos de zonificación con las normas de uso mixto más favorables se les asignó una ponderación de 1 punto. Esto incluía toda la superposición del barrio de la Universidad y el corredor de East Riverside.
- A los distritos de zonificación con algunas normas de uso mixto de apoyo se les asignó una ponderación de 2 puntos. Esto incluía los actuales distritos de Desarrollo Orientado al Tránsito, Uso Mixto Vertical, Uso Mixto, Distrito Central de Negocios (Central Business District), así como Desarrollos de Unidades Planificadas de apoyo al tránsito.
- A todas las demás categorías de zonificación se les asignó la ponderación de 3 puntos para indicar la mayor necesidad de reglamentos favorables al tránsito.

Después de asignar los puntos, el personal calculó una media ponderada para cada área de estaciones multiplicando el peso por el tamaño para tener en cuenta la proporción del distrito de zonificación dentro del área de ½ milla alrededor de la

estación. A continuación, el personal asignó una puntuación global de 1 a 6 en función de las pausas naturales. Una puntuación alta indica una alta prioridad para la planificación del área de la estación con el fin de desarrollar reglamentos más favorables al tránsito.

Criterio 2: Presencia de terrenos de propiedad pública

Las áreas de las estaciones con terrenos propiedad de la Ciudad de Austin y de CapMetro deberán ser de alta prioridad para los servicios de planificación porque, en caso de que se decida que algunos de estos terrenos ya no son necesarios para las operaciones de la agencia, estos sitios de propiedad pública podrían ser catalizadores para aumentar el número de pasajeros y las viviendas asequibles. Las áreas de estaciones con terrenos que son propiedad de otra entidad gubernamental local y que se prevé que se urbanicen o reurbanicen en los próximos cinco años también deberán ser de alta prioridad para los servicios de planificación. Para determinar las áreas de estaciones que contienen terrenos de propiedad municipal y de CapMetro, el personal utilizó los Datos de Tasación del Condado de Travis de 2021, incluidos en el mapa de propiedad de parcelas del Tablero Interactivo de Análisis de las Condiciones de ETOD, para calcular la proporción de terrenos de propiedad municipal y de CapMetro en cada área de estación y dio prioridad a las áreas de estaciones con mayor proporción de terrenos de propiedad pública.

Criterio 3: Presencia de terrenos infrautilizados

Las áreas de estaciones con terrenos infrautilizados deberán ser una prioridad para los servicios de planificación, ya que estas áreas tienen más probabilidades de volver a desarrollarse a través del mercado privado y los servicios de planificación pueden ayudar a maximizar los beneficios para la comunidad en las oportunidades de reurbanización y relleno. Para determinar las áreas de estaciones que contienen terrenos infrautilizados, el personal utilizó el análisis comparativo del valor del terreno con respecto al valor de las mejoras incluido en el mapa de Potencial de Reurbanización del Tablero de Análisis de las Condiciones de ETOD. El personal calculó la proporción de propiedades que tenían un costo de valor del terreno alto o medio en comparación con el costo de la estructura construida sobre el terreno y dio prioridad a las áreas de estaciones con mayor proporción de terrenos infrautilizados.

Puntuación global y notas adicionales

Para determinar una puntuación global, el personal sumó las puntuaciones individuales de cada criterio para obtener un valor total de puntos de hasta 18 y, a continuación, asignó una calificación de alta (≥ 11), media (10-8) y baja (≤7) en función de las rupturas naturales.

El Centro de Tránsito de North Lamar, el Centro de Tránsito de South Lamar y todas las áreas de estaciones dentro de los límites del Plan del Distrito Noreste se eliminaron de este análisis porque esas estaciones se identificaron para los servicios de planificación como se indica en el Plan de Acción, Próximos Pasos Inmediatos 2022-2024. La estación de Leander está fuera de la jurisdicción de la Ciudad de Austin y también se eliminó, ya que corresponderá a ese municipio iniciar cualquier cambio en esa área de estaciones. Por último, la estación de la Línea AUS Azul en el aeropuerto no se consideró parte del análisis de prioridades de planificación subsiguiente porque el área de estaciones se encuentra dentro del campus del aeropuerto y está sujeta a su propio contexto de planificación y a un marco reglamentario único. El diseño de futuras estaciones en el campus del aeropuerto o las actualizaciones de los planes a largo plazo del aeropuerto correrían a cargo del personal del AUS, no del personal de ETOD.

Prioridades de planificación del área de estaciones de tren ligero

Nombre de la estación	Línea	Tipología	Prioridad de planificación
North Lamar Transit Center	Línea Naranja	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
South Congress Transit Center	Línea Naranja	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Plan de trabajo del Año 1
Crestview	Línea Naranja, Línea Roja, Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Alta
Koenig	Línea Naranja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Alta
Tech Ridge	Ampliación de la Línea Naranja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Alta
Fairfield	Ampliación de la Línea Naranja	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Alta
Parmer	Ampliación de la Línea Naranja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Alta
Slaughter	Línea Naranja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Alta
Government Center	Línea Naranja, Línea Azul	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Media
Rainey	Línea Azul	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Media
Stassney	Línea Naranja	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	Media
29th St.	Línea Naranja	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Media
William Cannon	Línea Naranja	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Media

Prioridades de planificación del área de estaciones de **tren ligero**

Nombre de la estación	Línea	Tipología	Prioridad de planificación
Hyde Park (38th St.)	Línea Naranja	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	Media
Rundberg	Ampliación de la Línea Naranja	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Chinatown	Ampliación de la Línea Naranja	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
Masterson	Ampliación de la Línea Naranja	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Montopolis	Línea Azul	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Yellow Jacket	Línea Azul	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
Faro	Línea Azul	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Oltorf	Línea Naranja	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
Triangle	Línea Naranja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
St. Edward's	Línea Naranja	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	
Auditorium Shores	Línea Naranja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Baja
SoCo	Línea Naranja	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	Baja
UT Mall	Línea Naranja, Línea Azul	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	Baja

Prioridades de planificación del área de estaciones de **tren ligero**

Nombre de la estación	Línea	Tipología	Prioridad de planificación
Congress Ave	Línea Azul	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Baja
Waterfront	Línea Azul	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Lakeshore	Línea Azul	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Travis Heights	Línea Azul	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
Riverside	Línea Azul, Pleasant Valley	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	
Republic Square	Línea Naranja, Línea Azul, Línea Dorada, Expo y Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
AUS (Airport Campus)	Línea Azul	-	

Prioridades de planificación del área de la estación de **tren de transporte al trabajo**

Station Name	Line	Typology	Priority for Planning
Delwau	Línea Verde	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
Loyola	Línea Verde	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
Colony Park	Línea Verde	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
Springdale	Línea Verde	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Alta
Pleasant Valley	Línea Verde	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
McKalla	Línea Roja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Highland	Línea Roja, Línea Dorada	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Howard	Línea Roja	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
Broadmoor	Línea Roja, Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Alta
Lakeline	Línea Roja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Media
MLK Jr.	Línea Roja	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Plaza Saltillo	Línea Roja, Línea Verde	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Media
Downtown (Convention Center)	Línea Roja, Línea Verde, Línea Dorada, Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Baja
Leander	Línea Roja	-	

Prioridades de planificación del área de estaciones de **autobuses de MetroRapid**

Station Name	Line	Typology	Priority for Planning
Loyola/Johnny Morris	Expo	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
Colony Park Town Center	Expo	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Plan de trabajo del Año 1
Purple Sage	Expo	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
Uray	Expo	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
Expo Center	Expo	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Plan de trabajo del Año 1
Delco Center	Expo	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Plan de trabajo del Año 1
Mission Hill	Pleasant Valley	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Alta
Onion Creek	Pleasant Valley	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	
Goodnight Ranch	Pleasant Valley	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Govalle	Pleasant Valley	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
ACC Eastview	Pleasant Valley	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	
Oak Springs	Pleasant Valley	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	
Franklin Park	Pleasant Valley	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
North Ops	Burnet	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
Crossroads	Burnet	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	

Prioridades de planificación del área de estaciones de **autobuses de MetroRapid**

Station Name	Line	Typology	Priority for Planning
Northcross	Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Alta
Justin	Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Southend/Braker	Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Ohlen	Burnet	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Allandale	Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Forest Oaks	Ampliación de Burnet Oak Hill	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Oak Hill Plaza	Ampliación de Burnet Oak Hill	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
Westminster	Expo	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
Medical School	Línea Dorada, Expo	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
North Loop	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Bennett	Línea Dorada	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Hancock	Línea Dorada	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Pinnacle	Ampliación de Burnet Oak Hill	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Old Fredericksburg	Ampliación de Burnet Oak Hill	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Oltorf East	Pleasant Valley	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	Media

Prioridades de planificación del área de estaciones de **autobuses de MetroRapid**

Station Name	Line	Typology	Priority for Planning
Easton Park	Pleasant Valley	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	Media
Iroquois	Pleasant Valley	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	
Village Square	Pleasant Valley	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Oltorf/Burton	Pleasant Valley	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Dove Springs	Pleasant Valley	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Berkman/Philomena	Pleasant Valley, Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Airport	Pleasant Valley, Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Rutland	Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Oltorf West	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Seaholm	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
5th/6th & Lamar	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Barton Springs	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Pease Park	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	

Prioridades de planificación del área de estaciones de **autobuses de MetroRapid**

Station Name	Line	Typology	Priority for Planning
Lamar Square	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Media
45th Street	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Collier	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Menchaca	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
24th Street	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Rosedale	Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Northeast	Expo	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Alexander	Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Cherrywood	Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Robert Dedman / UT East	Línea Dorada, Expo	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
Texas Memorial Stadium	Línea Dorada, Expo	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
St. David's	Línea Dorada	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
Monterey Oaks	Ampliación de Burnet Oak Hill	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Gaines Mill	Ampliación de Burnet Menchaca	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	

Prioridades de planificación del área de estaciones de **autobuses de MetroRapid**

Station Name	Line	Typology	Priority for Planning
Cherry Creek	Ampliación de Burnet Menchaca	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	Media
Dittmar	Ampliación de Burnet Menchaca	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Jones/Jentch	Ampliación de Burnet Menchaca	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
ACC South Austin	Ampliación de Burnet Menchaca	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Westgate Transit Center	Ampliación de Burnet Menchaca	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Berkett	Ampliación de Burnet Menchaca	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	
Tanglewood	Ampliación de Burnet Menchaca	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	
Cesar Chavez	Pleasant Valley	Alinear las políticas para proporcionar asequibilidad a medida que se produce el desarrollo	
53rd Street	Línea Dorada	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Trinity	Línea Dorada, Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	
47th Street	Burnet	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Capitol East	Línea Dorada, Expo	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	
Elmont	Pleasant Valley	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	

Prioridades de planificación del área de estaciones de autobuses de MetroRapid

Station Name	Line	Typology	Priority for Planning
Lakeshore	Pleasant Valley	Aumentar la protección de los hogares con bajos ingresos y de las comunidades de color, garantizando al mismo tiempo la asequibilidad mediante un desarrollo sensible	Baja
Sheringham	Pleasant Valley	Apoyar un desarrollo sensible protegiendo al mismo tiempo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	Baja
Berkman/Mueller	Pleasant Valley, Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Baja
Simond	Pleasant Valley, Expo	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Baja
Broken Spoke	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Baja
Castle Hill	Burnet	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	Baja
Seton Medical Center	Burnet	Iniciar el desarrollo para ampliar la asequibilidad	Baja
Brodie Oaks	Burnet	Incluir a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color en proceso de desarrollo	Baja
Springdale Shopping Center	Expo	Garantizar la asequibilidad con un desarrollo sensible	Baja
Wheless	Expo	Extender los beneficios del nuevo desarrollo a los hogares con bajos ingresos y a las comunidades de color	Baja
Westgate	Ampliación de Burnet Oak Hill	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Baja
Brodie	Ampliación de Burnet Oak Hill	Fomentar la asequibilidad a medida que se urbaniza	Baja



F. Conjunto de herramientas integral de la política de ETOD

Cómo utilizar el conjunto de herramientas

El conjunto de herramientas de la política de ETOD proporciona un marco para la planificación y la inversión en las áreas de estaciones del Proyecto Connect, de modo que los residentes, las empresas y los barrios puedan aprovechar plenamente y de forma equitativa los beneficios de la inversión en transporte público en Austin. Los 6 objetivos de ETOD guiaron la identificación de 46 políticas para lograr resultados equitativos en cinco grandes categorías: pequeñas empresas y fuerza de trabajo, vivienda, movilidad, uso de terrenos y diseño urbano, así como estrategias inmobiliarias y financieras.

Cada herramienta de la política incluye cuatro secciones principales. A la izquierda del conjunto de herramientas, una barra lateral incluye detalles sobre el responsable de la implementación y los socios propuestos, el cronograma y los objetivos pertinentes

Descripción: Esta sección ofrece un resumen de la herramienta recomendada y

sugerencias sobre las consideraciones que deben guiar el diseño y la implementación de la herramienta.

Al final de cada sección de Descripción, en el caso de las herramientas que aún no están activas en Austin, ofrecemos un ejemplo nacional para ayudar a demostrar cómo puede ser la herramienta en Austin y ofrecer las lecciones aprendidas cuando proceda.

¿Existe algo así en Austin en la actualidad?... Esta sección describe cómo actualizar las herramientas existentes para reflejar los objetivos de ETOD, las lecciones de herramientas similares existentes en Austin e información sobre la viabilidad. Algunas herramientas de la política ya existen, pero se recomienda ampliarlas o actualizarlas; otras no existen, pero podrían inspirarse en iniciativas existentes en Austin; y otras serían totalmente nuevas en el contexto de Austin.

Dificultades y consideraciones relativas a la implementación: En esta sección se describen las consideraciones financieras, jurídicas y programáticas que el responsable de la implementación debe

tener en cuenta a la hora de planificar y diseñar la herramienta.

Métricas de éxito: Esta sección incluye un pequeño conjunto de métricas que el Jefe de Implementación desarrollará posteriormente para medir el éxito de la herramienta a lo largo del tiempo.

Responsable de la implementación: Agencia u organización que crearía o administraría la herramienta.

Socios: Agencias u organizaciones adicionales que pueden apoyar en la implementación de la herramienta.

Cronograma: Detalles que incluyan cuándo empezar a preparar y diseñar la herramienta (en el plazo de 1 año, 1-2 años, 3-4 años y más de 5 años) y cuándo debe utilizarse la herramienta (antes, durante o después de la construcción del Proyecto Connect).

Objetivos del Consejo Municipal: Identifica a qué parte de la guía de la Resolución ETOD del Consejo Municipal de junio de 2021 ([Resolución 20210610-093](#)) se refiere la herramienta de una política específica.

Objetivos ETOD: Identifica con cuál de los seis objetivos de ETOD (ver el capítulo 2) está relacionada la herramienta de una política específica.

Objetivos del Consejo Municipal

A	Determinar métodos para hacer frente al posible desplazamiento de residentes, pequeñas empresas, instituciones culturales y organizaciones comunitarias debido a las presiones inducidas por el transporte público, ofrecer oportunidades de transporte público a las comunidades existentes y garantizar que el mayor número posible de personas pueda acceder a una vivienda cerca del transporte público, lo que incluye, entre otras cosas, la determinación de métodos para la reserva de terrenos alrededor de las áreas de alta capacidad de transporte público y de las estaciones, la adquisición de comunidades de viviendas multifamiliares y móviles ocupadas y asequibles cerca de las áreas de estaciones y de alta capacidad de transporte público, y otras mejores prácticas para la creación y conservación de viviendas asequibles
B	Fomentar la conservación y la creación de viviendas multifamiliares y comunidades de casas móviles asequibles, con o sin restricciones de ingresos, así como la creación de diversas opciones de vivienda cerca del transporte público que sean accesibles para todos los niveles de ingresos, se adapten a todas las edades y den prioridad a la vivienda asequible
C	Incentivar las opciones de vivienda para familias de muchos tamaños y diversos niveles de ingresos en torno a las áreas de estaciones y el tránsito de alta capacidad, desincentivar la reurbanización de viviendas multifamiliares asequibles con ingresos restringidos y no restringidos de origen natural y comunidades de casas móviles en torno a las áreas de estaciones vulnerables al aburguesamiento y el desplazamiento, proporciona oportunidades sociales y económicas para residentes actuales y futuros, y aumenta el acceso al empleo, centros de salud y educativos
D	Fomentar una variedad de opciones de vivienda cerca de las instalaciones de tránsito para dar cabida a una amplia variedad de edades, ingresos y adaptaciones de acceso necesarias para las personas con discapacidades

Objetivos del Consejo Municipal

E	Opciones para los derechos que aumentan la capacidad de vivienda al tiempo que minimiza el desplazamiento de los residentes de ingresos restringidos y no restringidos a viviendas multifamiliares asequibles y comunidades de casas móviles y maximizar las oportunidades de vivienda asequible para promover los objetivos de Austin Strategic Housing Blueprint
F	Explorar oportunidades adicionales para financiar viviendas asequibles, como la financiación del incremento de impuestos, y proponer opciones para minimizar el desplazamiento de residentes de viviendas multifamiliares asequibles con ingresos restringidos y de tasa del mercado y comunidades de casas móviles
G	Identificar métodos para preservar y mantener los precios asequibles de alquiler y compra de unidades en las viviendas multifamiliares y comunidades de casas móviles existentes con ingresos restringidos y asequibles a precio de mercado
H	Fomentar e incentivar el desarrollo de espacios comerciales flexibles y asequibles para garantizar que las empresas locales, las organizaciones sin fines de lucro y las organizaciones creativas puedan permanecer en sus comunidades
I	Promover una actividad económica sostenible que sirva de apoyo al área inmediata y a la ciudad en su conjunto
J	Promover los esfuerzos de planificación equitativa, centrados en la equidad racial y económica, en todos los aspectos de la política, incluido el estudio de oportunidades para futuras evaluaciones de equidad
K	Ofrecer oportunidades para promulgar políticas de derecho de estancia y derecho de retorno
L	Reconocer que todos los TOD tienen sus propias circunstancias y no son iguales; cada TOD está situado dentro de su propio contexto único y sirve a un propósito específico en el contexto más amplio; las tipologías de desarrollo específicas de cada TOD se basan actualmente en los Planes de Área de Estaciones y en los Planes Reguladores que los acompañan, desarrollados a través de los procesos de planificación del Código de la Ciudad
M	Explorar la posibilidad de crear diferentes tipologías de desarrollo que respondan a las condiciones locales del mercado y de la comunidad
N	Desincentivar el uso de vehículos con un único ocupante mediante la administración de la demanda de viajes y prácticas responsables de uso del terreno que apoyen el contexto de transporte multimodal, como el estacionamiento disociado, la eliminación de los requisitos de estacionamiento y/o los máximos de estacionamiento establecidos
O	Promover estrategias de desarrollo que se centren en dar cabida a los peatones, incluidas las personas con discapacidades, sin excluir a las personas que viajan en vehículo
P	Considerar estrategias creativas de estacionamiento que permitan alojar vehículos sin dividir el sitio de forma que el estacionamiento sea el factor dominante del diseño
Q	Apoyar los futuros planes de ampliación de la red de calles existente y del Proyecto Connect, proporcionando al mismo tiempo mejores conexiones peatonales con los barrios vecinos y en ellos
R	Crear un desarrollo compacto con densidad suficiente para apoyar el transporte público situado a poca distancia de las paradas de transporte público
T	Tratar de incorporar el comercio minorista en el desarrollo, si es viable en una ubicación concreta, idealmente atrayendo a los clientes desde el interior de ETOD y desde las calles principales

U	Esforzarse por hacer que los ETOD sean realistas y, al mismo tiempo, económicamente viables y valiosos desde diversas perspectivas (ciudad, agencia de transporte, urbanizador, residente, empleador)
V	Identificar métodos para apoyar las inversiones del Proyecto Connect mediante el desarrollo
W	Alinear las políticas con la equidad del Proyecto Connect, la lucha contra el desplazamiento y los procesos y recomendaciones del Comité Asesor de la Comunidad, incluido el proceso para desarrollar estrategias a nivel de barrio que guiarán la financiación contra el desplazamiento, tal y como exige el Contrato con los Votantes (Resolución No. 20200807-003)
X	Proporcionar un proceso para trabajar con Capital Metro durante la adquisición de terrenos para considerar cómo el posible exceso o excedente de propiedad después de la construcción puede ser utilizado para ETOD, así como la dedicación de los ingresos procedentes de la disposición del exceso de derecho de paso identificado para proporcionar viviendas asequibles
Y	Proporcionar recomendaciones sobre posibles enmiendas para racionalizar y simplificar el Código de la Ciudad con el fin de incentivar los proyectos de ETOD
Z	Facilita la coordinación eficaz de los planes y programas de la Ciudad entre Capital Metro, los departamentos municipales y las partes interesadas de la comunidad, incluido el cumplimiento del Contrato con los Votantes (Resolución No. 20200807-003)
AA	Considerar la compatibilidad y conectividad con los barrios vecinos
BB	Incluir espacios públicos atractivos y de alta calidad, como pequeños parques o plazas, como elementos de organización y lugares de reunión para el barrio
CC	Dar prioridad a los diseños multifuncionales en terrenos de propiedad pública para favorecer al máximo los beneficios para la comunidad
DD	Estrategias adicionales para consideración del Consejo que puedan promover los objetivos de esta resolución en áreas de tránsito de alta capacidad y áreas que el Consejo designe como ETOD y desarrolle planes de área de estaciones y planes reguladores de acompañamiento

Desarrollo de pequeñas empresas y fuerza de trabajo

Asistencia a empresas durante la construcción

- Fondo de Interrupción de Construcción para Pequeñas Empresas
- Plan de reubicación de empresas

Apoyo continuo a las pequeñas empresas

- Fondo de asistencia para las pequeñas empresas
- Planta baja asequible para empresas locales y organizaciones sin fines de lucro
- Apoyo de la Asociación de Comerciantes del Distrito Comercial

Programas de desarrollo de la fuerza de trabajo

- Capacitación para el empleo basada en competencias y específica del sector
- Programa de aprendiz en la construcción de líneas de tránsito para permitir la participación de trabajadores locales
- Fomento de la capacidad de participación de las pequeñas empresas en la construcción e inversión del Proyecto Connect
- Subsidios para guarderías y otras ayudas familiares

Fondo de Interrupción de Construcción para Pequeñas Empresas

Responsable de la implementación
Equidad e inclusión de ATP

Socios
Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin

Cronograma
Comenzar la planificación y el diseño:
Dentro de 1 año

Comienza la implementación:
Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:
Duración de la construcción del Proyecto Connect

Objetivos del Consejo Municipal
A, I, K, W

Objetivos de ETOD
6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.

Estrategia: Asistencia a las empresas durante la construcción

Descripción: A través de un fondo para pequeñas empresas que estará activo mientras dure la construcción del corredor del Proyecto Connect, Equidad e inclusión de ATP, el líder de la implementación, proporcionaría ayuda financiera a las empresas afectadas por la construcción del tránsito. Aunque los requisitos federales obligan a crear este recurso de financiación, no existen guías federales sobre la incorporación de consideraciones de equidad en la distribución de los fondos. Equidad e inclusión de ATP ampliaría el diseño y la aplicación del fondo de mandato federal para que se desarrolle a través de una lente de equidad que priorice las necesidades de las empresas propiedad de BIPOC o de franquicia y las empresas de legado, sin dejar de ser compatible con los requisitos federales y estatales. La asistencia financiera puede destinarse a la protección jurídica, la creación de marca y el marketing, y/o la asistencia técnica. Hay que tener en cuenta lo que constituye una interrupción de la actividad empresarial en sentido amplio y cómo se aplica esto a las empresas que se enfrentan a una disminución de los ingresos debido a las molestias causadas por la construcción. Ampliar el alcance del fondo puede requerir recursos financieros adicionales en la medida en que se amplíe para servir a las empresas que se enfrentan a impactos secundarios de la construcción, identificados por ATP, posiblemente con la ayuda de EDD. ATP no administraría directamente el fondo, sino que podría publicar una solicitud de propuesta (Request for Proposal, RFP) para asociarse con una organización sin fines de lucro ya existente para administrar el fondo.

Por ejemplo, durante la construcción del metro ligero de Seattle, el Fondo de Desarrollo Comunitario de Rainier Valley se puso en marcha con \$43 millones del Consejo Municipal de Seattle y \$7 millones de Sound Transit (la Autoridad de Transporte Regional de Central Puget Sound). El fondo de \$50 millones se creó para hacer frente a las repercusiones de la construcción de la nueva línea de tren ligero (\$25 millones) y se destinó a las empresas que se vieron obligadas a trasladarse físicamente o sufrieron interrupciones de su actividad como consecuencia de la construcción (\$25 millones). Al final del periodo de construcción, en 2009, el área tenía una tasa de retención empresarial del 85%.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? De no ser así, ¿podría existir?: Actualmente no existe en Austin un Fondo de interrupción de la construcción para pequeñas empresas ya que estas herramientas suelen crearse en respuesta a grandes proyectos de construcción de vías de tránsito para ajustarse a los requisitos federales. El fondo podría crearse de forma similar a la Subvención de Ayuda a Pequeñas Empresas de la Ciudad de Austin, que proporcionó ayuda de hasta \$40,000 a pequeñas empresas para necesidades empresariales temporales al inicio de la pandemia de COVID-19.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Debe confirmar que los recursos financieros del presupuesto del Proyecto Connect son suficientes para poner en marcha un programa centrado en la equidad, e identificar cualquier fuente de financiación adicional que pueda ser necesaria para cerrar las brechas. ATP deberá intentar aprovechar cualquier financiación federal complementaria disponible para capitalizar inicialmente el programa. ATP deberá identificar a un tercero que administre los fondos, posiblemente AEDC o el Programa de Subvenciones de Ayuda a Pequeñas Empresas de la Ciudad de Austin, reconociendo que la intensidad de la administración de casos podría requerir importantes recursos de personal para la administración por parte de terceros.
- La solicitud y entrega de fondos debe ser lo más fácil posible para las empresas. Un mayor compromiso con las empresas locales y los proveedores de servicios externos, como las Instituciones Financieras de Desarrollo Comunitario (Community Development Financial Institutions, CDFI), puede ofrecer comentarios sobre el diseño del programa (subvenciones frente a reembolsos, formato de solicitud, etc.). Debe llevarse a cabo un amplio compromiso con las pequeñas empresas, las empresas tradicionales y las empresas propiedad de BIPOC para garantizar que los empresarios conozcan el programa.
- Si se comprueba que tiene éxito gracias a los elevados índices de retención de empresas afectadas por la construcción del corredor, este fondo podría establecerse con carácter permanente en el futuro para que ATP y la Ciudad dispongan de un fondo que puedan utilizar de forma proactiva para futuros proyectos de construcción grandes y de varios años de duración.

Métricas de éxito:

- Tasa global de retención de empresas afectadas por la construcción del corredor. La tasa de retención debe medirse al final de la construcción de la línea de tránsito, en comparación con las empresas existentes antes de la construcción. Esto puede medirse realizando una encuesta de puerta en puerta o un recorrido visual por el área de una estación.
 - Esta métrica también deberá analizarse más específicamente para las empresas propiedad de BIPOC afectadas y las empresas de legado afectadas. Dado que actualmente no existe una base de datos con esta información, EDD deberá determinar la mejor manera de crear esta base de datos realizando encuestas y colaborando con las asociaciones empresariales locales.
- En la medida en que se disponga de recursos, estas métricas también deberán medirse de forma incremental a lo largo del periodo de construcción para garantizar que se cumplan los objetivos de progreso.

Plan de reubicación de empresas

Responsable de la implementación

CapMetro y Desarrollo e inmobiliaria de ATP

Socios

Equidad e inclusión de ATP; Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

Dentro de 1 año

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

Duración de la construcción del Proyecto Connect

Objetivos del Consejo Municipal

A, I, K, W

Objetivos de ETOD

5. Apoyar barrios saludables que satisfagan las necesidades diarias

6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.

Estrategia: Asistencia con la reubicación de empresas

Descripción: En cumplimiento de los reglamentos federales, CapMetro y ATP crearán un Plan de Reubicación de Empresas para garantizar que las empresas afectadas por las adquisiciones de derechos de paso conozcan los plazos de las adquisiciones y reciban apoyo para elaborar un plan de reubicación de las empresas desplazadas debido a una adquisición. Como parte del Plan, los agentes de reubicación se coordinarán con todas las empresas que puedan verse desplazadas por las adquisiciones de servidumbres de paso para explicar el proceso de reubicación, aclarar los requisitos y los pagos disponibles, ofrecer asistencia, proporcionar referencias a locales comerciales/oficinas comparables y facilitar información sobre otros programas federales, estatales y locales que puedan ofrecer asistencia adicional.

Un proceso de reubicación equitativo dará prioridad a todos los negocios afectados por la construcción de nuevo transporte público que tendrían más probabilidades de sufrir una disminución de ingresos y/o más probabilidades de cerrar permanentemente sin asistencia. Un enfoque equitativo también garantizará que la información sobre la reubicación se distribuya en múltiples formatos que sean accesibles a una variedad de propietarios de negocios afectados e incluya otros idiomas para las personas que no hablan inglés. Los servicios de marketing y publicidad para empresas que tienen que reubicarse pueden ayudar a impulsar la comunicación con su clientela. CapMetro y ATP podrían ampliar el alcance y la asistencia de reubicación a las empresas indirectamente afectadas que deben reubicarse debido a la construcción y/o interrupciones importantes en sus operaciones comerciales a raíz de nuevos diseños de calles (por ejemplo, bloqueo o entrada/salida de los estacionamientos severamente restringido, tanto para carga como descarga y clientes).

Si la financiación no está disponible a nivel federal en estas circunstancias, debe proporcionarse información y asistencia técnica, incluidas recomendaciones sobre posibles mercados de reubicación.

Un ejemplo nacional es el “Property Acquisition and Residential Relocation Handbook” (Manual de adquisición de propiedades y reubicación residencial) de Sound Transit, en el que se describen los derechos y beneficios como residentes y empresas desplazados por la adquisición de propiedades. Las secciones describen el proceso de adquisición de bienes inmuebles y la disponibilidad de servicios de

asesoramiento y derechos de reubicación. La Ciudad de Austin y TxDOT también han utilizado folletos y manuales para los propietarios desplazados.

En Austin podría crearse un manual similar para ayudar específicamente en el traslado de empresas, tanto a los propietarios como a las empresas que alquilan inmuebles.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? En caso negativo, ¿podría existir?: La Ley Uniforme de Políticas de Asistencia a la Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970 (“Ley Uniforme”) establece requisitos para la reubicación de empresas en caso de adquisición de bienes inmuebles cuando se utilicen fondos federales en cualquier parte de un proyecto, en coordinación con el proceso de revisión medioambiental de la Ley Nacional de Política Medioambiental (National Environmental Policy Act, NEPA). La Ciudad de Austin sigue la Ley Uniforme en proyectos anteriores que utilizan financiación federal, incluida la concesión de prestaciones de reubicación a personas y empresas desplazadas debido a las adquisiciones.

Retos y consideraciones de la implementación:

- El Plan de Reubicación debe dar prioridad a la reubicación de las empresas para que estén dentro de las futuras áreas ETOD, si así lo desea el propietario de la empresa. El Plan debe determinar los posibles mercados dentro de las áreas de ETOD para que las empresas afectadas directa e indirectamente se reubiquen donde puedan seguir atendiendo a sus clientes actuales y aumentar su base de clientes.
- Un mayor compromiso de las pequeñas empresas en coordinación con el compromiso para el Fondo de Interrupción de la Construcción para Pequeñas Empresas puede informar de las necesidades y preferencias para la reubicación, centrándose en las necesidades de las empresas de legado y propiedad de BIPOC.
 - Esto incluirá la celebración de sesiones educativas y de compromiso dirigidas a las pequeñas empresas propiedad de BIPOC (y a los inquilinos) para informarles de lo que tienen derecho en virtud de este plan.

Métricas de éxito:

- Tasa global de retención de empresas afectadas por la construcción del corredor. La tasa de retención debe medirse una o dos veces durante la construcción y al final de la construcción de la línea de tránsito, en comparación con las empresas existentes antes de la construcción. Esto puede medirse realizando una encuesta de puerta en puerta o un recorrido visual por el área de una estación. Estos datos pueden ser imperfectos, pero actualmente son la mejor métrica disponible. Los datos pueden compararse con los de toda la ciudad, si están disponibles.
 - Esta métrica también deberá analizarse más específicamente para las empresas propiedad de BIPOC afectadas y las empresas de legado afectadas
 - La métrica también debe ser reportada para las empresas que fueron específicamente reubicadas a través del Plan de Reubicación de Empresas, medido al final del período de construcción y 5 años después.

Fondo de asistencia para las pequeñas empresas

Responsable de la implementación

Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin

Socios

Equidad e inclusión de ATP

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

de 3 a 4 años

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

A, H, L, W

Objetivos de ETOD

2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza

6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.

Estrategia: Apoyo continuo a las pequeñas empresas

Descripción: A través de un Fondo de Asistencia a Pequeñas Empresas, el Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin proporcionaría asistencia financiera y técnica asociada a las empresas a lo largo del corredor de forma continua para ayudar a mejorar la longevidad de las empresas pequeñas, independientes y propiedad de BIPOC. El Fondo puede incluir programas de apoyo a una amplia gama de necesidades empresariales, como apoyo en materia de comunicación y marketing, asistencia jurídica, asistencia técnica, planificación estratégica y empresarial o mejoras de fachadas. Los premios deben priorizarse a través de una Designación de Empresa de Legado, basada en criterios como la antigüedad, el tamaño de la empresa y/o la situación de la propiedad.

Los ejemplos de otras grandes ciudades del estado y del país muestran opciones sobre cómo diseñar un Fondo de asistencia para las pequeñas empresas centrado en las empresas de legado. San Francisco cuenta con un programa para empresas de legado (más de 30 años) con fondos para utilizar en alquileres, mejoras del inquilino, marketing o equipamiento. Una Comisión de pequeñas empresas supervisa las empresas históricas con un Registro de empresas de legado, que sirve como herramienta educativa y promocional en sí misma. San Antonio cuenta con un Programa de empresas de legado que apoya a las empresas de legado en funcionamiento durante más de 20 años que contribuyen a la historia, la cultura y la auténtica identidad de San Antonio a través de la programación educativa y el apoyo promocional.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes?

Si no, ¿podría existir?: En Austin ha existido un programa similar. El Fondo de asistencia para las pequeñas empresas podría ampliar la estructura de la Subvención de Ayuda a Pequeñas Empresas de la Ciudad de Austin (fondo de \$10 millones en marzo-julio de 2020).

Además de este programa puntual de respuesta a la pandemia de COVID-19, el Consejo Municipal de Austin creó un Fondo Save Austin's Vital Economic Sectors (SAVES) de \$15 millones para apoyar a las industrias locales. A través de este fondo, el Consejo adoptó un programa de subvenciones de \$5 millones (15 de octubre de 2020) para ayudar a los negocios de música en vivo y restaurantes de Austin afectados por la pandemia. El Consejo definió los negocios de

legado como negocios de cara al público de ladrillo y mortero que han operado durante al menos los últimos 20 años dentro de cualquier Distrito del Consejo de la Ciudad de Austin. Este programa se ha completado y actualmente no hay prevista ninguna financiación adicional.

El Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin también supervisa la Subvención para la Preservación del Patrimonio, que se centra en preservar las experiencias turísticas históricas y culturales de Austin al tiempo que fomenta el sector creativo. Se financia con la recaudación del Impuesto de Ocupación Hotelera de las industrias hotelera y de convenciones de Austin.

Retos y consideraciones de la implementación:

- El Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin debe identificar qué tipos de empresas afectadas constituyen los destinatarios objetivo, procurando incluir a todos los tipos de destinatarios en términos de tipo de empresa, ubicación y régimen de propiedad.
- Con un conocimiento de los destinatarios, el Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin puede estimar el universo de necesidades y determinar los objetivos de financiación. Aunque la subvención es el principal tipo de ayuda que se recomienda, otras formas de asistencia financiera como los préstamos condonables o un fondo rotatorio de préstamos pueden ayudar a obtener un mayor provecho del fondo general.
- El programa requeriría personal adicional para su administración, así como contratos con terceros para la administración de las subvenciones, dadas las restricciones de contratación de la Ciudad.
- En el diseño del programa, el proceso de solicitud y entrega de fondos debe ser lo más ágil y eficiente posible. Un mayor compromiso con las empresas locales y los proveedores de servicios externos, como las CDFI, puede ofrecer comentarios sobre el diseño del programa (subvenciones frente a préstamos, formato de solicitud, etc.). Un amplio compromiso con las empresas pequeñas, de legado y propiedad de BIPOC también puede garantizar que los empresarios conozcan el programa.

Métricas de éxito:

- El número de empresas propiedad de BIPOC y de empresas de legado beneficiarias de subvenciones será un parámetro importante para conocer la popularidad del programa y saber si se está estructurando para satisfacer las necesidades de los tipos de empresas a los que va dirigido.
- Número de empresas beneficiarias de subvenciones del BIPOC y de empresas de legado que siguen funcionando al cabo de un año y de cinco años, con posible comparación con los índices de las empresas no beneficiarias. Esta información indicaría si las subvenciones han tenido éxito a la hora de apoyar a las pequeñas empresas. Esta información puede recopilarse mediante inspección de las fachadas e inspección de seguimiento con los beneficiarios de las subvenciones.

Planta baja asequible para empresas locales y organizaciones sin fines de lucro

Responsable de la implementación
Desarrollo e inmobiliaria de CapMetro; Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin

Socios
Corporación para el Desarrollo Económico de Austin; Salud Pública de Austin; Urbanizadores

Cronograma
Comienza la planificación y el diseño:
de 1 a 2 años

Comienza la implementación:
Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:
En curso

Objetivos del Consejo Municipal
A, H, I, W

Objetivos de ETOD
2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
5. Apoyar barrios saludables que satisfagan las necesidades diarias
6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.

Estrategia: Apoyo continuo a las pequeñas empresas

Descripción: La Ciudad de Austin y CapMetro deberán incentivar a los urbanizadores inmobiliarios para que ofrezcan condiciones de alquiler asequibles y favorables en la planta baja para pequeñas empresas, organizaciones sin fines de lucro y espacios de apoyo a la comunidad, como parte de los parámetros establecidos para futuras enajenaciones de terrenos dirigidas por la Ciudad y CapMetro, tales como criterios de asequibilidad empresarial ligados a proporciones estándar de Ventas Anuales (Ingresos) a Alquiler Anual para industrias objetivo. La Ciudad también puede destinar fondos para subvencionar negocios locales o de legado en el espacio de la planta baja. Ofrecer bonificaciones de desarrollo como parte de la estrategia puede ampliar el impacto de los recursos de financiación local y las preferencias de disposición incentivando el desarrollo de espacios culturales y espacios comerciales asequibles. En coordinación con la herramienta de subvenciones para guarderías y otras ayudas familiares, los programas podrían ofrecer incentivos adicionales o dar prioridad a los espacios para guarderías. Esta herramienta no solo atraería a más gente a las áreas de estaciones, sino que permitiría a las empresas locales y a las organizaciones sin fines de lucro beneficiarse plenamente de las ventajas de ETOD.

Como ejemplo, el Distrito Especial de 125th Street de Nueva York ofrece incentivos basados en el desarrollo para la provisión de espacios culturales en Harlem. Un ejemplo de espacio calificado es una cocina incubadora para emprendedores alimentarios en East Harlem.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes?
En caso negativo, ¿podría existir?: Los urbanizadores

no tienen actualmente ningún incentivo para ofrecer condiciones de alquiler asequibles y favorables a las empresas o espacios comunitarios porque no existe ningún programa en la actualidad. CapMetro y la Ciudad no tienen ninguna política de disposición de terrenos en torno a la dedicación de espacios asequibles en la planta baja. Para apoyar a las industrias locales durante la pandemia de COVID-19, el Consejo Municipal de Austin creó el Fondo Save Austin’s Vital Economic Sectors (SAVES), dotado con \$15 millones. A través de este fondo, el Consejo adoptó un programa de subvenciones de \$5 millones (15 de octubre de 2020) para ayudar a

los negocios de música en vivo y restaurantes de Austin afectados por la pandemia. Una revisión de las lecciones aprendidas y de los beneficiarios de este programa puede ayudar a informar sobre el diseño del programa y la selección de espacios asequibles en la planta baja.

Retos y consideraciones de la implementación:

- EDD de la Ciudad de Austin está actualizando sus programas de incentivos financieros bajo la Política de Desarrollo Económico del Capítulo 380 en 2023 y deberá coordinar el desarrollo de los programas resultantes con este proceso.
- El diseño de esta herramienta deberá incluir un mayor compromiso con las empresas locales para comprender los tipos y el nivel de asequibilidad del espacio necesario, así como con los urbanizadores comerciales y de uso mixto para entender cómo pueden afectarles estos incentivos. Considerar la creación de una coalición comunitaria para orientar la toma de decisiones sobre las políticas de CapMetro y de la Ciudad de Austin.
- Considerar los problemas de capacidad de las empresas locales propiedad de BIPOC a la hora de trasladarse a un espacio nuevo o más grande. Esta herramienta puede coordinarse con el Fondo para la Interrupción de la Construcción de Pequeñas Empresas y el Fondo de Asistencia a Pequeñas Empresas para proporcionar apoyo/recursos adicionales.
- Considerar la posibilidad de establecer criterios que incentiven los servicios culturalmente apropiados y “ausentes” para una comunidad sana y dotada de recursos. Esto incluye guarderías asequibles y de alta calidad, pero también puede ser útil pensar en bancos, cuidado de la salud, cooperativas de alimentación, espacios de reunión, etc.
- Hay que tener en cuenta que una bonificación para espacios comerciales asequibles puede disminuir la viabilidad de las bonificaciones para unidades residenciales asequibles, por lo que debe plantearse con cautela.

Métricas de éxito:

- Número de pequeñas empresas y organizaciones sin fines de lucro situadas en las áreas de las estaciones en propiedades que son o han sido propiedad de la Ciudad o de CapMetro.
- El número total y el tipo de pequeñas empresas y organizaciones sin fines de lucro que reciben financiación para espacios subvencionados deberá ser objeto de seguimiento mediante la recopilación de datos de los urbanizadores.
 - Estos datos también deberán desglosarse para conocer el número de empresas propiedad de BIPOC que reciben financiación para espacios subvencionados.

Apoyo de la Asociación de Comerciantes del Distrito Comercial

Responsable de la implementación

Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin

Socios

Souly Austin; ATP/CapMetro

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

de 3 a 4 años

Comienza la implementación:

Durante la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

A, H, I, W

Objetivos de ETOD

2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza

6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.

Estrategia: Apoyo continuo a las pequeñas empresas

Descripción: La Ciudad podría mejorar la financiación y la capacidad del Programa de la Asociación de Comerciantes del Distrito Comercial de Souly Austin para aumentar la educación y la creación de capacidad que apoyará a los líderes de base en la organización de las empresas. Las Asociaciones de Comerciantes de Distritos Comerciales pueden formarse a través de Souly Austin para avanzar en los objetivos de organización de la comunidad, los esfuerzos de creación de espacios y el crecimiento económico. Las asociaciones de comerciantes pueden ser una importante herramienta de desarrollo económico en las áreas y corredores de las estaciones del Proyecto Connect para aumentar el marketing y la identidad del área, apoyando así la atracción de clientes para las pequeñas empresas. Las asociaciones de comerciantes de éxito suelen formarse con el liderazgo de las empresas de un área geográfica que desean autoorganizarse para formar el distrito. Souly Austin ofrece un premio monetario de activación a las asociaciones de comerciantes que superen con éxito el proceso de Souly Austin. La ciudad podría mejorar la financiación y la capacidad del Programa Souly Austin para aumentar la educación y el desarrollo de capacidades que apoyen a los líderes de base en la organización de empresas. Un premio monetario de activación incrementado podría fomentar aún más la creación de nuevos distritos comerciales a lo largo de los corredores de tránsito.

Hay muchos ejemplos de ciudades en EE.UU. que utilizan las asociaciones empresariales para establecer barrios diferenciados y prestar servicios específicos a las necesidades de los distintos residentes y empresas del barrio. La ciudad de Denver cuenta con un Fondo Rotatorio de Préstamos para la Creación de Distritos Especiales destinado a apoyar a los barrios y grupos comunitarios que se encuentran en las últimas fases de organización de la creación de un distrito especial. La financiación adicional para Souly Austin podría utilizarse para seguir apoyando la capacitación de los líderes empresariales que organizan a su comunidad en la formación de Asociaciones de Comerciantes en Austin.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no, ¿podría existir?: Sí. A través de Souly Austin, el Departamento de Desarrollo Económico ha creado una variedad de herramientas/ materiales para apoyar la formación de Asociaciones de Comerciantes de Distritos Comerciales. El Distrito Internacional de North Lamar y el Distrito Cultural de Red River constituyen ejemplos para el corredor. A pesar de los éxitos de este programa, se necesita más financiación y capacidad de personal en el Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin para ayudar a implementar el desarrollo del Distrito. Las herramientas de captura de valor en los sitios de ETOD podrían utilizarse para apoyar a los Distritos o Asociaciones en el desarrollo de la capacidad del personal para apoyar la implementación.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Identificar a los líderes de distrito para coordinar a los empresarios puede ser todo un reto.
- A pesar de los éxitos del programa existente, se necesita más financiación y capacidad de personal en el Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin para ayudar a implementar el desarrollo del Distrito en las áreas ETOD. Será necesario asegurar recursos humanos adicionales para que EDD apoye la programación que permita prosperar a los distritos recién formados. El programa requeriría personal adicional para su administración, así como contratos con terceros para la administración de las subvenciones, dadas las restricciones de contratación de la Ciudad.
- Las conversaciones con las asociaciones existentes, incluidos el Distrito Internacional de North Lamar y el Distrito Cultural de Red River, pueden aclarar aún más los retos, los éxitos y las lecciones aprendidas, así como identificar formas adicionales de apoyo técnico y recursos que podrían haber sido útiles en el proceso de formación.

Métricas de éxito:

- El número de empresas que participan en Asociaciones de Comerciantes en las áreas ETOD aclarará si el apoyo ofrecido está atrayendo a las empresas.
 - También deberá medirse la tasa de retención de pequeñas empresas dentro de las asociaciones de comerciantes, desglosada además por empresas propiedad de BIPOC y empresas de legado. Esta información puede recopilarse mediante inspecciones de las fachadas de los comercios del distrito.
- A través de inspecciones de las fachadas, los ingresos de las pequeñas empresas declaradas por ellos mismos también ayudarían a demostrar cómo están creciendo los negocios dentro de los distritos de las asociaciones de comerciantes.

Capacitación para el empleo basada en competencias y específica del sector

Responsable de la implementación

Proveedores del desarrollo de la fuerza de trabajo

Socios

Equidad e inclusión de ATP; colegios y universidades locales; principales empleadores

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

Dentro de 1 año

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal
L, W

Objetivos de ETOD

- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad

Estrategia: Programa de desarrollo de la fuerza de trabajo

Descripción: Los proveedores de desarrollo de la fuerza de trabajo pueden trabajar con grandes empleadores e instituciones educativas para diseñar programas y certificaciones que aborden directamente las necesidades de los empleadores y creen una vía para que los estudiantes accedan a empleos locales de alta calidad. La financiación relacionada con el Proyecto Connect podría apoyar los esfuerzos para complementar los programas existentes de desarrollo de la fuerza de trabajo y la creación de nuevos programas para satisfacer las necesidades de las industrias entrantes. Un ejemplo podría ser una asociación con el Programa de Biotecnología del Austin Community College para ayudar a los estudiantes de ACC Riverside a conseguir trabajo en empresas locales de biotecnología, universidades, instituciones de investigación, laboratorios clínicos y hospitales. También es importante crear itinerarios profesionales para los estudiantes de preparatoria, y ya existen programas en marcha en asociación con programas de Educación Profesional y Técnica y ACC que pueden aprovecharse.

Programas similares se han implementado en todo Estados Unidos. Durham Technical Community College colabora con las empresas de Research Triangle Park (RTP) para diseñar cursos y certificados específicamente orientados a las necesidades de contratación de las empresas de RTP. La ciudad de Cambridge, MA, apoya a una corporación de desarrollo comunitario, Just-A-Start, para su Programa de Carreras Biomédicas. El programa, de ocho meses de duración, ofrece una Certificación en Ciencias Biomédicas en colaboración con una universidad comunitaria local, que incluye un curso de técnicas de laboratorio, orientación profesional y ayuda para la colocación laboral.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? De no ser así, ¿podría existir?:

El Plan comunitario de la fuerza de trabajo del área metropolitana de Austin proporciona un marco para coordinar los esfuerzos de desarrollo de la fuerza de trabajo entre organizaciones e instituciones educativas, incluido el Workforce Solutions Capital Área capacitación becas, centros de empleo, y capacitación de “perfeccionamiento”. También incluye un inventario de la oferta de capacitación del Austin Community College en los sectores del cuidado de la salud, tecnologías de la información y comercio especializado. La capacitación de Workforce Solutions Capital Area ya administra programas de aprendizaje en oficios calificados, del cuidado de la salud, informática y fabricación avanzada. El programa Austin Civilian Conservation Corps de la Ciudad de Austin proporciona acceso equitativo, experiencia, apoyo profesional y desarrollo de la fuerza de trabajo para una variedad de tipos de trabajo en la economía verde. Otras organizaciones que ofrecen estos servicios son, entre otras, Capital IDEA y Skillpoint Alliance. Los sindicatos locales también ofrecen un programa de rotación de dos semanas que expone a la gente a una variedad de oficios para que puedan tomar decisiones informadas sobre qué oficio aprender.

Retos y consideraciones de la implementación:

- El compromiso con los empleadores interesados y la creación de programas fructíferos de desarrollo de la fuerza de trabajo requerirán una fuerte orientación por parte de los proveedores de desarrollo de la fuerza de trabajo existentes. Esto, unido al trabajo con los proveedores de educación tradicionales, exigirá un alto nivel de coordinación que puede consumir mucho tiempo y recursos.
- Equidad e inclusión de ATP puede colaborar con el proveedor de desarrollo de la fuerza de trabajo para identificar los parámetros específicos de la programación mejorada del desarrollo de la fuerza de trabajo a lo largo de los corredores de tránsito.
- Para financiar plenamente los programas de capacitación recomendados por esta herramienta puede ser necesario recurrir a fuentes creativas.

Métricas de éxito:

- El número de residentes en el área de una estación ETOD que participen en programas de formación profesional y consigan un empleo remunerado en el campo elegido en el plazo de un año desde su finalización será el parámetro clave para medir el éxito.
- El Líder de Implementación puede especificar un requisito de umbral salarial para las oportunidades de empleo, alineándose con los mínimos salariales de la Ciudad de Austin.

Programa de aprendiz en la construcción de líneas de tránsito para permitir la participación de trabajadores locales

Responsable de la implementación
Proveedores del desarrollo de la fuerza de trabajo

Socios
Equidad e inclusión de ATP; colegios y universidades locales; principales empleadores

Cronograma
Comienza la planificación y el diseño:
Dentro de 1 año

Comienza la implementación:
Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:
En curso

Objetivos del Consejo Municipal
L, W

Objetivos de ETOD
2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad

Estrategia: Programa de desarrollo de la fuerza de trabajo

Descripción: ATP Equidad & Inclusión debe desarrollar un programa de aprendiz de la construcción para ayudar a construir y desarrollar las habilidades necesarias para la expansión del tránsito y crear puestos de trabajo de alta calidad para la fuerza de trabajo local. Estos programas de aprendizaje pueden ayudar a alcanzar objetivos más altos de participación de los trabajadores locales en el porcentaje de trabajadores de la ciudad en los contratos de construcción, ayudando a garantizar que los beneficios de la construcción del transporte se sientan en toda la comunidad local. Las oportunidades de acceso pueden darse en todos los niveles educativos, a partir de la preparatoria. Los programas de aprendizaje también deben incluir el desarrollo de las habilidades necesarias para que los trabajadores locales operen y mantengan el servicio de tránsito.

Un ejemplo de ello es Sound Transit, que cuenta con un programa de aprendizaje como parte de la ampliación de su sistema de transporte. La Autoridad de Tránsito colabora con organizaciones locales que dirigen programas de capacitación en la construcción con el fin de crear fuerza de trabajo calificada para los próximos 25 años de construcción del transporte público. Desde 2012, la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles exige que al menos el 20% de las horas de trabajo de los empleados en proyectos de construcción sean de aprendices y el 10% de comunidades desfavorecidas. San Francisco exige que el 30% de las horas de proyecto sean realizadas por residentes locales, y el área metropolitana de Oregón se ha fijado como objetivo que el 25% de las horas de trabajo en proyectos públicos sean realizadas por personas de color, el 14% por mujeres y el 20% por aprendices registrados.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? En caso negativo, ¿podría existir?: CapMetro no cuenta con un programa de participación de los trabajadores locales. Las ciudades, los estados y las autoridades de transporte de otros lugares sí tienen mandatos y objetivos para contratar a residentes locales y otros grupos de población específicos.

ATP se ha comprometido a “Desarrollar e implementar un programa de carreras en la construcción, que cumpla con los requisitos de la ley y los reglamentos federales e incluya objetivos de contratación de la Ciudad de Austin para contratar trabajadores de programas de formación de aprendices y artesanos y que promueva la contratación de trabajadores locales siempre que sea posible dentro de la fuerza de trabajo existente”.

Retos y consideraciones de la implementación:

- El compromiso con los empleadores interesados y la creación de programas fructíferos de desarrollo de la fuerza de trabajo requerirán una fuerte orientación por parte de los proveedores de desarrollo de la fuerza de trabajo existentes. Esto, unido al trabajo con los proveedores de educación tradicionales, exigirá un alto nivel de coordinación que puede consumir mucho tiempo y recursos.
- Equidad e inclusión de ATP puede colaborar con el proveedor de desarrollo de la fuerza de trabajo para identificar los parámetros específicos de la programación mejorada del desarrollo de la fuerza de trabajo a lo largo de los corredores de tránsito.
- Para financiar plenamente los programas de capacitación recomendados por esta herramienta puede ser necesario recurrir a fuentes creativas.

Métricas de éxito:

- El número de residentes en el área de una estación ETOD que participen en programas de formación profesional y consigan un empleo remunerado en el campo elegido en el plazo de un año desde su finalización será el parámetro clave para medir el éxito.
 - El Líder de Implementación puede especificar un requisito de umbral salarial para las oportunidades de empleo, alineándose con los mínimos salariales de la Ciudad de Austin.

Creación de capacidad para la participación de las pequeñas empresas en la construcción y las inversiones de Proyecto Connect

Responsable de la implementación
Equidad e inclusión de ATP

Socios
CapMetro; Departamento de Recursos para Pequeñas Empresas y Minorías (Small and Minority Business Resources, SMBR) de la Ciudad de Austin

Cronograma
Comienza la planificación y el diseño:
Dentro de 1 año

Comienza la implementación:
Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:
En curso

Objetivos del Consejo Municipal
A, I, W

Objetivos de ETOD
2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad

Estrategia: Programa de desarrollo de la fuerza de trabajo

Descripción: ATP y CapMetro pueden mejorar la participación de las pequeñas empresas locales en la contratación de Proyecto Connect apoyando el desarrollo de capacidades. Los acuerdos de contratación local para la construcción, el marketing, las comunicaciones y otros servicios de Proyecto Connect pueden desempeñar un poderoso papel a la hora de ampliar el acceso de las pequeñas empresas al capital y al crédito necesarios para seguir siendo competitivas en el ecosistema empresarial. El desarrollo de capacidades puede fomentarse proporcionando gastos generales a los contratistas que apoyen mayores compromisos de participación de pequeñas empresas en los contratos de CapMetro y ATP. Este programa no deberá centrarse únicamente en Austin, sino también en la región a través de asociaciones con el TXDOT.

Un ejemplo de ello es el programa Small Business Prime de LA Metro, que reserva determinados contratos por valor de \$5 millones o menos para que compitan únicamente pequeñas empresas registradas (SBE), con el fin de aumentar la capacidad de las SBE para conseguir contratos.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes?

En caso negativo, ¿podría existir?: CapMetro cuenta con un Programa de Empresas en Desventaja para garantizar que los DBE tengan las mismas oportunidades de recibir y participar en contratos subvencionados por el Departamento de Transporte (DOT), con un requisito del 10% y un objetivo del 19%. La Ciudad de Austin tiene un requisito similar del 9.02%. Un ejemplo de desarrollo de capacidades en Austin es la Comisión de la Fuerza de Trabajo de Texas, que ofrece un Fondo de Habilidades para Pequeñas Empresas en colaboración con ACC. El programa permite a los empresarios enviar a sus empleados a recibir formación adicional sobre pequeñas empresas, con un reembolso de \$1,800 para los nuevos empleados.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Los contratistas pueden evitar cumplir con el requisito demostrando que se hizo un esfuerzo razonable para intentar alcanzar el objetivo del 10% de DBE. Esto puede considerarse una brecha jurídica.
- El mayor obstáculo para la implementación es la identificación y obtención de financiación para el desarrollo de capacidades, programas de capacitación, contratación de fuerza de trabajo y los seguros y fianzas.
- Para comprender mejor el alcance total de las oportunidades y barreras de esta herramienta, relaciónese con pequeñas empresas locales y empresas propiedad de minorías y mujeres (MWBE) que hayan contratado anteriormente con ATP/CapMetro y la Ciudad de Austin.
- Revisar los requisitos actuales de los acuerdos de contratación local e identificar los esfuerzos de desarrollo de capacidades para aumentar la participación en los acuerdos de contratación local haciendo más factible que las pequeñas empresas locales y las MWBE contraten con ATP/CapMetro.
- El Departamento de Recursos para Pequeñas Empresas y Minorías de la Ciudad será un socio importante para ayudar a ampliar las oportunidades de las empresas MWBE a través de actividades de divulgación, seminarios y talleres sobre los procesos de contratación específicos de Proyecto Connect.

Métricas de éxito:

- Deberá crearse un sistema de seguimiento de la cuota y el importe total de los contratos de Proyecto Connect obtenidos por pequeñas empresas, como métrica principal de esta herramienta. También deberá fijarse un objetivo para el importe total en dólares destinado a las empresas MWBE/DBE.
 - Además, también debe hacerse un seguimiento del número total de MWBE/DBE que participan en los contratos.
 - El rastreador debe tener en cuenta a las pequeñas empresas que ganan como contratista principal frente a las que ganan como subcontratista.
 - Con el fin de alcanzar los objetivos de participación, deberá realizarse una revisión trimestral o anual de los avances hacia el cumplimiento de los objetivos de participación en contratos de pequeñas empresas y MWBE/DBE.

Subsidios para guarderías y otras ayudas familiares

Responsable de la implementación

Proveedores del desarrollo de la fuerza de trabajo

Socios

Salud Pública de Austin; Planificación y desarrollo de CapMetro; Departamento de servicios financieros de la Ciudad Austin; Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

Dentro de 1 año

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal I, W

Objetivos de ETOD

- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad
- 5. Apoyar barrios saludables que satisfagan las necesidades diarias

Estrategia: Programa de desarrollo de la fuerza de trabajo

Descripción: Las estrategias para apoyar a las familias con niños y garantizar que comparten los beneficios de ETOD incluyen aumentar el número de familias que reciben subsidios para el cuidado de niños o guarderías, incentivar a los centros de cuidado de niños para que se ubiquen con acceso al servicio de tránsito, y mejorar y subsidiar las opciones de transporte para que las personas accedan a los programas de cuidado de niños existentes. A efectos de esta herramienta política, el cuidado de niños se define como la atención durante todo el año y a jornada completa para niños desde su nacimiento hasta los tres años.

La ciudad y sus socios deben proporcionar fondos adicionales para los programas existentes de desarrollo de la fuerza de trabajo para ampliar el acceso al cuidado de niños en Austin para los padres que trabajan. Un programa de ayuda para el cuidado de niños subvenciona los gastos de guardería de los niños de familias con bajos ingresos cuyos padres trabajan o están matriculados en programas educativos o de capacitación laboral.

Actualmente hay opciones limitadas para las soluciones de transporte y subsidios para llegar a la guardería - esta es una oportunidad para Capital Metro para asegurar que las familias y la fuerza de trabajo del cuidado de niños puedan llegar a sus destinos prioritarios mediante la reserva de una parte de esta financiación para crear un nuevo programa piloto para el transporte subvencionado que permita a los hogares de bajos ingresos acceder mejor a los proveedores de cuidado de niños.

CapMetro deberá seguir ofreciendo guarderías con descuento en su edificio administrativo del este (cerca del patio de autobuses del lado este). CapMetro deberá mejorar el acceso a los servicios de guardería para sus empleados, algunos de los cuales trabajan en horarios no tradicionales, proporcionando horarios de funcionamiento flexibles para las guarderías. Además, deberán ampliar los servicios de guardería de CapMetro a otros edificios propiedad de CapMetro situados en toda el área de servicio (por ejemplo, North Operations y Thompson Lane).

En Rhode Island, las familias con ingresos bajos que trabajen un mínimo de 20 horas semanales y tienen unos ingresos iguales o inferiores al 180% del umbral

federal de pobreza pueden acogerse al Programa de Ayuda para el Cuidado de Niños. La financiación de este programa procede actualmente de los fondos del Plan de Rescate Americano (American Rescue Plan).

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no, ¿podría existir?: Sí. Workforce Solutions Capital Area ofrece actualmente subsidios para el cuidado de niños en varias modalidades. Hay becas disponibles para familias de bajos ingresos (definidos en el Condado de Travis como que ganan menos de \$73 mil para un hogar de 4 personas en 2022) y se pagan directamente al proveedor de cuidado de niños. Los padres con ingresos bajos que estén buscando trabajo también pueden optar a una ayuda económica para guardería de hasta 3 meses. También se ofrecen becas para que los cuidadores de niños continúen su educación. Estos programas podrían ampliarse con financiación adicional.

Recientemente, Foundation Communities se asoció con Open Door Preschools para proporcionar gratuitamente el alquiler de la planta baja a cambio de ofrecer guarderías subvencionadas a los residentes. Además, la Ciudad ya ha comenzado a trabajar para ampliar las guarderías a través de varios proyectos como Kindcare en Bergstrom Tech y la guardería que está prevista para la ubicación de Dove Springs Public Health.

La Ciudad de Austin también ha utilizado fondos de la Ley del Plan de Rescate Americano, la subvención de COVID-19 del Bloque de Desarrollo Comunitario y fondos generales para ampliar la asistencia a guarderías para familias con niños pequeños en el área. Esto incluye la asociación con Workforce Solutions Capital Area para financiar la continuidad de la atención a las familias que temporalmente no reúnen los requisitos para recibir servicios de guardería o sufren interrupciones en dichos servicios, así como para financiar servicios de guardería para trabajadores esenciales. La asociación de la Ciudad con el Distrito Escolar Independiente de Austin (Austin Independent School District, AISD) ha financiado guarderías para padres adolescentes y Pre-K de tiempo completo para niños de tres años. La Ciudad también se ha asociado: con Child Inc. para Early Head Start y cuidado de niños en verano y después de clases; con YWCA para un programa Puente para proporcionar cuidado de niños de emergencia; con Del Valle ISD para Pre-K de doble idioma de tiempo completo para niños de tres años; y dentro de la Ciudad para financiar un Programa de Asistencia de Cuidado de Niños para los empleados de la Ciudad.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Es fundamental evaluar la disponibilidad existente de guarderías en cada área de estaciones para poder comprender la necesidad y la viabilidad de aumentar las guarderías de alta calidad y asequibles (donde se considere un lugar ambientalmente seguro para ubicar guarderías) que sean accesibles mediante el transporte público. Este podría ser un aspecto de la incentivación de espacios asequibles en la planta baja y otras estrategias inmobiliarias. Esta evaluación también nos ayudará a comprender en qué medida las guarderías existentes que aceptan subvenciones están o no situadas en áreas accesibles al tránsito.

- El Proyecto Children’s Funding es una iniciativa planificada y financiada por Salud Pública de Austin en colaboración con United Way for Greater Austin que ayudará a obtener una mejor imagen de las necesidades insatisfechas existentes en torno al cuidado de los niños y apoyará los esfuerzos para crear una capacidad de financiación estratégica local para el cuidado y la educación tempranos. Los resultados previstos del Proyecto Children’s Funding son un Mapa Fiscal de los programas de Primera Infancia, una Estimación de Costos y Análisis de Carencias de los programas de Primera Infancia, y recomendaciones y opciones para la generación sostenible de ingresos. Será importante tener en cuenta este trabajo a la hora de aplicar esta herramienta de la política.
- Considerar la posibilidad de destacar el valor de los empleadores públicos y privados existentes que prestan servicios de guardería y su impacto en la retención y satisfacción de los empleados, incluida la guardería existente de CapMetro. Las agencias públicas deberán comprender la necesidad, la conveniencia y las ventajas de ofrecer a los empleados servicios de guardería de calidad en el lugar de trabajo y dar ejemplo y/o incentivar a otros sectores para que ofrezcan estos servicios.
- Una guardería de alta calidad es una guardería que tiene una calificación de calidad de 4 estrellas Texas Rising Star, es un Early Head Start o Head Start, o está acreditada a nivel nacional (las acreditaciones más comunes son administradas por la Asociación Nacional para la Educación de Niños Pequeños (National Association for the Education of Young Children, NAEYC) y la Comisión Nacional de Acreditación (National Accreditation Commission, NAC). Los servicios de guardería de CapMetro cumplen los requisitos de las normas nacionales de acreditación. Por ejemplo, esto significa que el servicio es de alta calidad, incluye comidas sanas y balanceadas y favorece el desarrollo integral del niño.
- Actualmente, en nuestra región no se hace un seguimiento del número de cuidadores que obtienen un empleo mientras reciben asistencia para el cuidado de niños. A medida que se vaya aplicando esta herramienta, será importante comprender las repercusiones en la calidad de vida de las familias y en sus oportunidades de movilidad económica mediante la utilización de subvenciones para el cuidado de los niños.
- **Métricas de éxito:**
 - Número global y porcentaje de niños matriculados en programas de Atención y Educación Temprana (Early Care and Education, ECE) de alta calidad, desglosados por datos demográficos, como raza y etnia, para comprender el número y porcentaje de hogares BIPOC matriculados.
 - Porcentaje global y número de programas de ECE de tiempo completo que reciben la calificación 4 o superior de Texas Rising Star y que atienden a niños desde el nacimiento hasta los cinco años de edad de familias con bajos ingresos familiares, especialmente que sean accesibles mediante transporte público.
 - El número de cupos creados en guarderías propiedad de empresarios BIPOC, especialmente en guarderías accesibles al transporte público.

Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco.

Asequibilidad de la vivienda

Herramientas de financiación

- Desarrollo y aumento de los fondos de vivienda para la conservación y creación de viviendas asequibles
- Adquisición de terrenos para viviendas asequibles
- Fideicomisos de terrenos comunitarios y otros modelos de propiedad de vivienda de capital compartido
- Adquisiciones de viviendas financiadas por el abatimiento y empresas conjuntas (Abatement & Joint Ventures)
- Refuerzo de las capacidades en beneficio de la Comunidad

Estrategias de uso de terrenos

- Superposición ETOD inclusiva
- Requisitos ETOD para viviendas accesorias
- Densidad suave por derecho

Propiedad de vivienda y ayuda al inquilino

- Apoyar el derecho de los inquilinos a un abogado
- Ampliación de la actual política de preferencias
- Ampliación de los fondos de asistencia con el enganche
- Programas ampliados de reparación de viviendas
- Asistencia directa de emergencia al alquiler

Desarrollo y aumento de los fondos de vivienda para la conservación y creación de viviendas asequibles

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin; CapMetro/Desarrollo e Inmobiliaria de ATP

Socios

Austin Housing Finance Corporation; Austin Housing Conservancy

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

Dentro de 1 año

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

A, B, C, D

Objetivos de ETOD

3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Herramientas de financiación

Descripción: CapMetro y la Ciudad de Austin deben considerar la creación de un nuevo Fondo de Vivienda ETOD en asociación con un administrador de terceros que se centre exclusivamente en la preservación y el desarrollo de viviendas asequibles alrededor de los corredores de tránsito. Este fondo propuesto deberá estar abierto al capital de empresas privadas, instituciones financieras e instituciones filantrópicas para minimizar su dependencia de los recursos públicos (los actuales fondos de vivienda de Austin se capitalizan con fondos públicos). El Fondo de Vivienda ETOD de Austin debe tener tres objetivos:

1. Financiar la conservación de las viviendas asequibles de origen natural existentes;
2. Financiar la conservación de las viviendas asequibles reguladas que expiren; y
3. Proporcionar financiación previa al desarrollo para proyectos de viviendas asequibles desarrollados en terrenos propiedad de CapMetro y de la Ciudad.

Las agencias gubernamentales locales, las organizaciones sin fines de lucro y los urbanizadores pueden utilizar los fondos para viviendas asequibles para conservar las viviendas asequibles existentes o adquirir parcelas de terreno para futuros desarrollos residenciales. Estos fondos requieren una cantidad significativa de capital, pero pueden ser muy eficaces para mantener la asequibilidad a largo plazo, sobre todo para los hogares que ganan entre el 30% y el 60% de MFI. Los urbanizadores hicieron hincapié en la necesidad crítica de financiación complementaria de otras fuentes de financiación para la conservación y producción de viviendas asequibles, dado el aumento de los costos del terreno y la construcción. Se puede lograr una mayor asequibilidad mediante subvenciones que acompañen a la financiación y los fondos de bajo costo. Los fondos fiduciarios que dispersan fondos suelen ser administrados por consejos o terceros.

Entre los ejemplos de fondos para la preservación de viviendas asequibles cabe citar el Fondo para la Preservación de Viviendas Asequibles Orientadas al Tránsito del Área Metropolitana de Atlanta de MARTA, que ha ayudado a preservar más de 200 unidades en un radio de media milla o de 10 minutos a pie o en bicicleta desde una estación de

tránsito. MARTA, en colaboración con Goldman Sachs y Morgan Stanley, también está aprovechando los fondos de predesarrollo que impulsan las asociaciones público-privadas para permitir la construcción de nuevas urbanizaciones asequibles cerca del transporte público. Organizaciones como Amazon, a través de su Fondo de equidad de vivienda Amazon (Amazon Housing Equity Fund), y la Autoridad de Vivienda del Condado de King también han desarrollado y puesto en marcha fondos similares de predesarrollo.

Financiación para la conservación de viviendas asequibles

Solo en el corredor de las Líneas Azul y Naranja hay más de 100 edificios de apartamentos con viviendas asequibles de origen natural que corren el riesgo de sufrir una escalada de los alquileres. Es fundamental centrar los esfuerzos en preservar la asequibilidad de los edificios existentes. La financiación de la conservación puede proporcionar deuda o capital a bajo costo para apoyar la adquisición y conversión de viviendas asequibles a precio de mercado en viviendas asequibles con restricciones de escritura. El Corredor de las Líneas Azul y Naranja también contiene 49 edificios con viviendas asequibles con restricciones de escritura. La financiación de la conservación puede ayudar a los urbanizadores y a las organizaciones sin fines de lucro a mantener la asequibilidad de las unidades con Créditos Fiscales para Viviendas de Bajos Ingresos (Low Income Housing Tax Credit, LIHTC) a punto de expirar, evitando así la pérdida de oportunidades de alquiler asequible en un radio de media milla de una estación de Proyecto Connect.

Fondos de predesarrollo

Los fondos de predesarrollo pueden proporcionar financiación flexible para el desarrollo de viviendas asequibles en terrenos propiedad de CapMetro y de la Ciudad. Los fondos de predesarrollo utilizan estructuras rotatorias con fondos comunes que se autoabastecen, utilizando los pagos de intereses y capital de los préstamos antiguos para emitir otros nuevos. Los fondos rotatorios pueden estimular el desarrollo de viviendas destinadas a hogares con MFI del 30-120%. También son herramientas útiles para promover la viabilidad de pequeños proyectos de vivienda asequible (<60 unidades).

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?: Austin ya cuenta con varios fondos para la conservación de viviendas asequibles:

- El Fondo Fiduciario de Vivienda Asequible de la Ciudad ha invertido \$14.6 millones desde su creación en 1999.
- Austin Housing Conservancy, un fondo de capital privado de impacto social abierto, reúne fondos de programas bancarios de la Ley de Reinversión Comunitaria, particulares con grandes patrimonios y fundaciones para preservar viviendas asequibles.
- Austin Affordable Housing Corp, filial de la Autoridad de Vivienda de Austin, se asocia con urbanizadores con fines de lucro a través de empresas conjuntas para adquirir viviendas a precio de mercado y convertirlas en unidades asequibles.
- En las dos últimas décadas, Austin Housing Finance Corporation ha utilizado tres bonos de Obligación General aprobados por los votantes, junto con otros fondos locales y subvenciones federales anuales, para conceder más de \$200 millones en concepto de déficit de financiación de urbanizadores de viviendas asequibles.

El fondo ETOD propuesto se diferenciaría de los fondos existentes en Austin en que centraría sus esfuerzos únicamente en los corredores de tránsito y sus alrededores. Podría diferenciarse aún más centrándose en las fuentes de capital basadas en la deuda.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Los aumentos de las tasas de interés y de los costos del terreno y la construcción han mermado la eficacia de los mecanismos públicos de financiación existentes para el desarrollo y la conservación de viviendas asequibles. El desarrollo de estructuras de financiación de carencias que potencien la financiación privada y permitan el uso simultáneo de fondos federales y locales será fundamental para hacer viable el desarrollo y la conservación de viviendas asequibles en Austin. Para lograr el objetivo de preservar el stock remanente de viviendas asequibles de origen natural, CapMetro y la Ciudad podrían:
 - Crear un plan inmediato de preservación de viviendas asequibles que identifique propiedades con unidades de vivienda asequible de origen natural a lo largo del corredor que la Ciudad y CapMetro podrían comprar para preservar como viviendas asequibles restringidas por escritura.
 - Identificar posibles asociaciones con agencias federales, empresas privadas e instituciones filantrópicas para capitalizar un fondo de conservación de viviendas.
 - Identificar un administrador de fondos con capacidad para suscribir, distribuir y supervisar los fondos. Los requisitos de los programas de financiación de viviendas asequibles existentes y propuestos deben ajustarse a los criterios de las oportunidades de financiación federales y estatales para aumentar las oportunidades de financiación de los proyectos de conservación y desarrollo.
- Para las organizaciones sin fines de lucro puede suponer una carga importante conocer los requisitos necesarios para acceder a las fuentes de financiación existentes y nuevas para apoyar la construcción de viviendas asequibles, así como identificarlas. La Ciudad deberá seguir explorando formas de dejar claras las oportunidades de financiación y la elegibilidad, así como de desarrollar la capacidad de los pequeños urbanizadores sin fines de lucro para combinar adecuadamente las distintas fuentes de financiación.

Métricas de éxito:

- Dólares invertidos por instituciones privadas y filantrópicas en el Fondo ETOD.
- Número de unidades de vivienda asequibles de origen natural (Number of naturally occurring affordable housing, NOAH) convertidas de unidades de mercado a unidades asequibles restringidas por escritura.
- Número de unidades asequibles con restricciones de escritura preservadas en las que la asequibilidad estaba a punto de expirar.
- Número de unidades asequibles desarrolladas al MFI del 30%, 50% y 60% IMF apoyadas por fondos ETOD.

Adquisición de terrenos para viviendas asequibles

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

Austin Housing Finance Corporation; Austin Housing Conservancy; Austin Affordable Housing Corporation; administradores de fondos sin fines de lucro

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

En el plazo de 1 año (proceso ya en marcha)

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

A, B, C, D, X

Objetivos de ETOD

1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible

3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Herramientas de financiación

Descripción: La Ciudad de Austin necesita ser proactiva y estratégica en la compra de terrenos y propiedades que contengan viviendas asequibles existentes de origen natural alrededor del corredor de tránsito con el objetivo explícito de preservar y desarrollar comunidades asequibles y adyacentes al tránsito. La revalorización inmobiliaria en Austin no hará sino acelerarse en torno a las estaciones del Proyecto Connect, dado el valor creado por la proximidad del transporte público. Para mitigar las presiones de desplazamiento, la Ciudad deberá buscar enérgicamente oportunidades de adquisición en torno a las estaciones de tránsito propuestas, evitando al mismo tiempo la duplicación de esfuerzos con urbanizadores de viviendas asequibles y sin fines de lucro que compartan el objetivo de maximizar la producción de viviendas asequibles. Deberá darse prioridad a las parcelas de tamaño adecuado para el desarrollo de nuevas viviendas, a las parcelas en áreas prioritarias que serían demasiado caras para los urbanizadores de viviendas asequibles y a las parcelas a lo largo de las líneas de autobuses rápidos que se enfrentarán a mayores presiones de asequibilidad y desplazamiento en el futuro. Para lograrlo, la Ciudad necesita desarrollar procedimientos de compra ágiles que permitan actuar con rapidez cuando salgan al mercado terrenos privados.

La construcción de viviendas asequibles cerca de un transporte público de calidad es importante porque el transporte público reduce la necesidad de tener más automóviles. A medida que disminuye el número de parcelas disponibles cerca de las estaciones de tránsito debido a la reurbanización, el apoyo a la adquisición de terrenos es una forma importante de influir en la ubicación de las viviendas asequibles. Al controlar el terreno, la adquisición permite a la Ciudad lograr un mayor porcentaje de unidades asequibles durante plazos más largos y a niveles de asequibilidad más profundos.

La Ciudad de Austin debe centrarse en alcanzar niveles de asequibilidad profundos, que es un área clave de necesidad.

A la hora de vender, arrendar o urbanizar los terrenos, el Consejo Municipal puede asociarse con urbanizadores privados, organizaciones sin fines de lucro, fideicomisos de terrenos comunitarios u otras entidades con experiencia en la producción de viviendas asequibles. Las agencias públicas pueden ser especialmente valiosas a la hora de adquirir y conservar parcelas más pequeñas para futuros ensamblajes para un desarrollo mayor, ya que los urbanizadores privados asequibles no dispondrían del capital necesario para poder hacerlo.

El Fondo Público-Privado para la Preservación de Viviendas Asequibles del Distrito de Columbia es un mecanismo eficaz para la compra de terrenos en áreas TOD. El fondo se puso en marcha en 2017 a través de \$10 millones iniciales en fondos locales con el objetivo de aprovechar \$70 millones adicionales en financiación privada para la adquisición puente a corto plazo y la financiación previa al desarrollo. Este fondo permite a agencias públicas y organizaciones sin fines de lucro asociarse y competir en el mercado abierto para adquirir terrenos destinados al desarrollo de viviendas asequibles.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?:

Adquirir y destinar terrenos de propiedad pública a viviendas asequibles es legal en Texas según el Título 8, Sección 272.001, apartado g del Código de Gobierno Local. En 2018, la Ciudad recaudó \$100 millones asignados a la adquisición de terrenos a través del Bono de Vivienda Asequible de la Propuesta A. Este precedente establece un marco para el uso de bonos para financiar la adquisición de terrenos. Más recientemente, en noviembre de 2020, los votantes de Austin aprobaron \$300 millones en inversiones contra el desplazamiento en los próximos 13 años. Hasta la fecha, se han destinado \$23 millones a la adquisición de terrenos, incluidos \$8 millones en préstamos para apoyar proyectos de conservación y desarrollo de viviendas asequibles por parte de entidades sin fines de lucro a través del Programa de Adquisición Comunitaria. Los \$15 millones restantes están siendo utilizados por Austin Housing Finance Corporation para adquirir propiedades multifamiliares a lo largo de los corredores del Proyecto Connect.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Los recientes aumentos de los costos de construcción, las tasas de interés y los precios del terreno exigirán mayores asignaciones de fondos para hacer viable el desarrollo de viviendas asequibles. La financiación destinada a la adquisición de terrenos en futuros bonos de vivienda asequible deberá seguir el ritmo de las presiones inflacionistas y del mercado en Austin. La Ciudad de Austin deberá analizar la viabilidad de incluir financiación para la compra de terrenos alrededor de los corredores de tránsito en futuros bonos de vivienda asequible.
- La creación de empresas conjuntas para aprovechar oportunidades de desarrollo puede ser un proceso lento y complejo. La agilización de estos procesos de empresas conjuntas para permitir a la Ciudad de Austin la rápida compra y enajenación de terrenos puede acelerar la producción de viviendas asequibles y de renta mixta.
- A la hora de licitar en parcelas disponibles, el Consejo Municipal de Austin debe evitar competir con urbanizadores de viviendas asequibles que puedan permitirse el terreno y tengan un objetivo similar de construir viviendas de renta restringida.

Métricas de éxito:

- Número de unidades asequibles desarrolladas al 30-60% MFI en terrenos de propiedad pública.
- Número de unidades asequibles con restricciones de escritura preservadas en las que la asequibilidad estaba a punto de expirar.
- Número de unidades de vivienda asequible de origen natural convertidas de precio de mercado a unidades asequibles restringidas por escritura.

Fideicomisos de terrenos comunitarios y otros modelos de propiedad de vivienda de capital compartido

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin; Austin Housing Finance Corporation

Socios

Urbanizadores con y sin fines de lucro

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:
de 1 a 2 años

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

A, B, C, D, E, F, G, H, M

Objetivos de ETOD

- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Herramientas de financiación

Descripción: Austin Housing Finance Corporation, con el apoyo de la Ciudad de Austin, debe considerar la ampliación del programa Austin Community Land Trust para aumentar la oferta de oportunidades de propiedad de vivienda para hogares de bajos ingresos. Junto con las cooperativas de equidad limitada y la propiedad de vivienda con restricción de escrituras, los fideicomisos de tierras comunitarias (CLT) son uno de los tres principales modelos de equidad compartida en Estados Unidos. Los programas de capital compartido facilitan la propiedad de la vivienda a los hogares con bajos ingresos al reducir los costos de la compra de una vivienda. Estos modelos pueden permitir un desarrollo asequible en áreas donde la densidad está limitada por la zonificación y otros problemas reglamentarios. Los CLT y los modelos de escritura restringida pueden introducir opciones asequibles a largo plazo en barrios de viviendas principalmente unifamiliares.

Los Fideicomisos Comunitarios de Terrenos crean oportunidades de propiedad de la vivienda para hogares con ingresos moderados al permitir a los compradores adquirir una casa y arrendar el terreno por una pequeña tarifa mensual. Al excluir el costo del terreno de la transacción inmobiliaria, las casas en fideicomiso son más asequibles que las del mercado inmobiliario abierto. Los CLT facilitan el acceso a viviendas de calidad a familias con ingresos bajos y moderados y mantienen la vivienda a un precio asequible para futuros compradores controlando el precio de reventa de las casas en terrenos CLT mediante una fórmula de arrendamiento del terreno y reventa renovable por 99 años.

Las cooperativas de capital limitado (Co-Ops) permiten a las familias adquirir una participación parcial en un inmueble multifamiliar mediante acciones de una sociedad cooperativa propietaria de todo el complejo de viviendas. Cada miembro de la cooperativa tiene derecho a ocupar una unidad, así como a votar en asuntos de interés común. Los miembros de la cooperativa comparten la responsabilidad del mantenimiento de las áreas comunes y la admisión de nuevos miembros. Los precios de las acciones se fijan mediante una fórmula que figura en los estatutos de la cooperativa, el contrato de suscripción y los certificados de acciones. Las cooperativas promueven la asequibilidad de la vivienda al permitir que las familias con ingresos bajos y moderados sean propietarias de sus casas, disminuyendo su

exposición a las rápidas subidas de los alquileres. Los modelos cooperativos pueden ser una herramienta eficaz para crear tanto la propiedad como la estabilidad de la vivienda, reduciendo así las presiones de desplazamiento asociadas al rápido crecimiento de los alquileres.

La propiedad de vivienda restringida por escritura promueve la propiedad de vivienda asequible a largo plazo subvencionando la compra inicial de una vivienda a cambio de limitaciones en el futuro precio de venta de la misma. Estas restricciones exigen que la vivienda se venda, y eventualmente se revenda, a compradores que reúnan determinados requisitos (por ejemplo, ingresos inferiores al 80% de la media del área) a un precio asequible definido según una fórmula establecida en la restricción o pacto de escritura. Estos mecanismos permiten preservar las oportunidades de adquirir una vivienda asequible.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? En caso negativo, ¿podría existir?: El programa Austin Community Land Trust está administrado por la Austin Housing Finance Corporation y se dirige a hogares que compren su primera vivienda y ganan menos del 80% del AMI. El programa cuenta con una reserva inicial de 44 viviendas, que se venderán por sorteo a los solicitantes que cumplan los requisitos. El programa busca reducir el costo de la propiedad de la vivienda y mejorar la seguridad de la vivienda.

La Corporación de Financiación de la Vivienda de Austin (Austin's Housing Finance Corporation también ayuda a financiar a socios comunitarios como la Corporación de Desarrollo del Barrio de Guadalupe (Guadalupe Neighborhood Development Corporation, GNDC), que gestiona sus propios programas CLT. Estas operaciones independientes podrían reforzarse mediante nuevas asociaciones con programas municipales como medio de mejorar la asequibilidad de las transacciones CLT. GNDC tiene 112 unidades en proyecto de CLT.

En la actualidad ya funcionan en Austin varias cooperativas cuya misión se centra en proporcionar una vivienda en propiedad asequible:

- Community Housing Expansion of Austin (CHEA) crea y sostiene cooperativas supervisando la planificación financiera a largo plazo, los planes de mantenimiento y el cumplimiento legal de sus comunidades; actualmente, dos propiedades (Sasona Coop en el sur de Austin y La Reunion Coop en el norte de Austin) operan bajo CHEA.
- La Asociación de Residentes de North Lamar es una Comunidad de Residentes Propietarios (ROC) de casas prefabricadas, organizada a través de una asociación con ROC USA (una organización nacional sin fines de lucro creada para guiar a las comunidades de casas prefabricadas a través del proceso de acuerdo cooperativo.
- Boomers Collaborative Foundation (BCF), una organización sin fines de lucro con sede en Austin centrada en un enfoque holístico de las personas mayores y el envejecimiento en el lugar, está trabajando para completar la planificación de su primera cooperativa de viviendas asequibles de capital compartido para personas mayores, situada en Crestview Village, cerca de la Línea Roja de Proyecto Connect y la futura Línea Naranja.
- El Centro de Cooperativas Rurales de Texas ha estado trabajando con el Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin en el apoyo a las pequeñas empresas de propiedad mutua, especialmente las cooperativas, proporcionando capacitación y entrenamiento a los consejos de administración de las cooperativas para avanzar en

el éxito y la eficiencia, así como ayudar en la puesta en marcha, expansión y mejoras operativas.

Aunque esta lista no es exhaustiva de todas las organizaciones cooperativas y propiedades de Austin que han tenido éxito, sí proporciona pruebas de que las cooperativas de capital limitado son una solución viable, sostenible y asequible de propiedad de vivienda para individuos y familias. La asociación con organizaciones existentes que promueven modelos de vida y empresariales cooperativos para crear nuevas oportunidades de propiedad, asequibilidad y estabilidad de la vivienda puede reforzar la aplicación de esta herramienta.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Los programas CLT tienen mayor repercusión para los hogares con ingresos moderados que pueden hacer frente a las cargas financieras asociadas a la propiedad de la vivienda. El impacto de los programas CLT para los hogares con bajos ingresos es limitado sin más subvenciones.
- El potencial de asequibilidad del programa podría mejorarse facilitando la estratificación de las subvenciones existentes para la compra de vivienda, como la ayuda al pago inicial, en las transacciones CLT.
- CapMetro y la Ciudad de Austin deberán considerar la posibilidad de arrendar o donar terrenos baldíos a Fideicomiso de Terrenos Comunitarios de Austin (Austin Community Land Trust) para facilitar el desarrollo de oportunidades de propiedad de viviendas para personas con bajos ingresos en los alrededores del corredor de tránsito.
- Los programas de vivienda de capital compartido requieren compromisos de capital a largo plazo en forma de arrendamientos de terrenos a largo plazo y bajo costo. El diseño y la calibración de los programas pueden implicar un equilibrio entre las oportunidades de creación de riqueza y el mantenimiento de la asequibilidad a largo plazo.

Métricas de éxito:

- Número de hogares con ingresos moderados que adquieren una vivienda a través de un CLT.
 - Estos datos también deberán desglosarse para conocer el número de hogares encabezados por BIPOC que acceden a oportunidades de propiedad de vivienda de capital compartido.
- Tasa de conservación de la propiedad de la vivienda para hogares con ingresos bajos y moderados entre 5 y 10 años después de la compra de una vivienda a través de un CLT, que puede verificarse a través de los datos de parcelas del Condado de Travis o de encuestas de seguimiento con los participantes en el programa.
- Número de hogares y/o individuos atendidos por propiedades cooperativas.
 - Estos datos deberán desglosarse demográficamente para conocer el número de hogares BIPOC que reciben viviendas de cooperativas.
 - Estos datos deberán desglosarse demográficamente para comprender el número de hogares de diferentes edades y capacidades a los que sirven las viviendas cooperativas.

Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco.

Adquisiciones de viviendas financiadas por el abatimiento y empresas conjuntas

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin; Corporación de Financiación de la Vivienda de Austin; Autoridad de la Vivienda de la Ciudad de Austin; Condado de Travis

Socios

Urbanizadores con y sin fines de lucro

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:
de 1 a 2 años

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

A, B, C, D, E, F, G, H, M

Objetivos de ETOD

3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Herramientas de financiación

Descripción: La Autoridad de Vivienda de la Ciudad de Austin, la Corporación de Financiación de Vivienda de Austin, y la Ciudad de Austin deben ampliar sus programas de financiación de reducción para la preservación y desarrollo de viviendas asequibles con un enfoque en el fomento de unidades profundamente asequibles (por ejemplo, en 30-60% MFI). Los elevados impuestos prediales en relación con el flujo de efectivo de las propiedades multifamiliares asequibles representan una parte desproporcionadamente grande de los costos de explotación, lo que supone una carga para la viabilidad de la propiedad y dificulta el mantenimiento de las propiedades multifamiliares a niveles de alquiler asequibles. Los elevados impuestos sobre la propiedad también disuaden a los propietarios de realizar reformas, ya que las mejoras les supondrán una carga fiscal aún mayor. Para solucionar este problema, los programas de reducción y exención fiscal para inmuebles multifamiliares asequibles ofrecen importantes incentivos a los propietarios para que reparen y renueven sus inmuebles y los conserven como viviendas asequibles a largo plazo. Las propiedades de propiedad pública en Texas están exentas de impuestos, lo que reduce los costos fijos de los alquileres y desbloquea la posible asequibilidad. Las agencias públicas pueden aprovechar esta exención asociándose con urbanizadores con y sin fines de lucro para adquirir complejos de viviendas a precio de mercado a través de empresas conjuntas y convertirlas en unidades asequibles con restricciones de escritura sin necesidad de financiación pública directa.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes?

Si no es así, ¿podría existir?: La Autoridad de la Vivienda de la Ciudad de Austin (HACA) y la Corporación de Financiación de la Vivienda de Austin (AHFC) ya cuentan con programas conjuntos de reducción de impuestos que les permiten asociarse con urbanizadores e inversores con y sin fines de lucro para adquirir viviendas a precio de mercado y convertirlas en viviendas asequibles. Al mantener la copropiedad pública del bien, la propiedad queda exenta del impuesto predial, lo que supone una reducción para el propietario y operador privados. Desde 2012, HACA en particular ha comprado más de 2,100 unidades, convirtiendo la mitad de ellas en viviendas asequibles para hogares que ganan 30%-120% MFI. HACA y el AHFC pueden ampliar sus programas de financiación

de abatimiento fiscal, ya que ha sido una forma prometedora de crear nuevas viviendas asequibles restringidas por escritura a corto plazo. No obstante, HACA y AHFC deberán proponer y buscar formas de mejorar la orientación de los ingresos hacia los hogares con un IMF comprendido entre el 30% y el 60%.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Las agencias públicas deberán maximizar el uso de la financiación pública mejorando los requisitos de selección de los ingresos para hacer hincapié en los hogares con un MFI de entre el 30% y el 60% y reforzando las asociaciones con organizaciones locales sin fines de lucro que puedan utilizar el programa.
- Las agencias públicas deben ser proactivas a la hora de conseguir socios compatibles en cuanto a objetivos y valores.
- Las agencias públicas deben dar prioridad al desarrollo de procesos estandarizados de empresas conjuntas para reducir los largos procesos de obtención de permisos y aumentar la eficiencia en el desarrollo de transacciones recurrentes. Esto aumentará la viabilidad de los proyectos y permitirá a la Ciudad actuar con rapidez cuando salgan al mercado oportunidades de adquisición.

Métricas de éxito:

- Número de unidades de vivienda convertidas de tipo de mercado a unidades asequibles restringidas por escritura a través de la financiación de la desgravación fiscal.
- Número de unidades asequibles desarrolladas con financiación de desgravación fiscal.
- Diferencia porcentual entre los alquileres de las unidades asequibles con restricciones de escritura financiadas mediante reducciones y las unidades comparables a precio de mercado. Cuanto mayor sea el descuento, mayor será la asequibilidad y mejor rendimiento obtendrá el sector público de la subvención de reducción.

Refuerzo de las capacidades en beneficio de la Comunidad

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

CapMetro; Instituciones financieras; Fundaciones filantrópicas; Grandes empresarios

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:
de 1 a 2 años

Comienza la implementación:
Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:
En curso

Objetivos del Consejo Municipal
A, B, C, D, E, F

Objetivos de ETOD

- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Herramientas de financiación

Descripción: El Equipo de Prevención de Desplazamientos de la Ciudad de Austin deberá evaluar medidas para facilitar la creación de grupos vecinales y comunitarios capaces de negociar inversiones en beneficio de la comunidad con urbanizadores y empresas que se trasladen a Austin. El atractivo de Austin como centro tecnológico está atrayendo inversiones de muchas empresas diferentes. Samsung, Tesla, Oracle y Apple son algunas de las empresas tecnológicas que están ampliando su presencia en la ciudad. Aunque estas reubicaciones de empresas contribuyen al crecimiento económico de la ciudad, también están creando presiones al alza sobre los costos de la vivienda. Las coaliciones comunitarias pueden ayudar a liderar iniciativas de promoción que animen e incentiven a las empresas a invertir en la asequibilidad de las comunidades que las rodean mediante contribuciones a fondos de vivienda y otros beneficios comunitarios.

Un Acuerdo de Beneficios a la Comunidad (Community Benefits Agreement, ACB) obliga contractualmente a un urbanizador a proporcionar determinados beneficios a la comunidad como parte de la construcción de una urbanización. Estos beneficios podrían incluir servicios como espacios públicos, mitigación medioambiental, programas de desarrollo de la fuerza de trabajo y viviendas y locales comerciales asequibles. Aunque es ilegal que el Consejo Municipal negocie convenios colectivos, las asociaciones de vecinos y otras organizaciones comunitarias sí pueden hacerlo. Por tanto, es fundamental capacitar a las comunidades y asociaciones vecinas de Austin para negociar acuerdos de beneficios comunitarios con urbanizadores y empresas privadas. Para ello será necesario desarrollar un marco de creación de coaliciones que permita a las organizaciones locales llegar a acuerdos que proporcionen inversiones en viviendas asequibles. Un esfuerzo coordinado podría aumentar el poder de negociación de las organizaciones de vecinos individuales, reducir las presiones de desplazamiento y garantizar que el crecimiento económico de Austin pueda beneficiar a las comunidades de color y de bajos ingresos.

La Coalición de Comunidades Saludables (Healthy Communities Coalition, HCC) de Portland ha aplicado medidas similares. Se trata de un grupo de más de 20 organizaciones comunitarias centradas en la negociación de acuerdos de beneficio comunitario con urbanizadores para garantizar que las inversiones privadas en la ciudad

tengan un amplio impacto positivo en comunidades históricamente infrainvertidas. Recientemente, HCC ha negociado un convenio legalmente vinculante con el urbanizador de un proyecto de reurbanización de 32 acres en el centro de Portland. El acuerdo prevé la creación de 800 nuevos puestos de trabajo, dando prioridad a las comunidades BIPOC, y estipula que la vivienda asequible comprometerá el 30% de las unidades propuestas.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?: En el pasado, las asociaciones de vecinos han logrado alcanzar acuerdos de colaboración que exigen a los urbanizadores inversiones en viviendas asequibles. El Consejo Municipal de Austin y sus socios sin fines de lucro podrían ayudar a incentivar estas negociaciones proporcionando recursos que pongan en contacto a las asociaciones de vecinos y a las empresas privadas con oportunidades específicas para mejorar la asequibilidad de la ciudad. La Ciudad podría ayudar a identificar inversiones “listas para la pala” en viviendas asequibles e infraestructuras que pudieran ser fácilmente adoptadas por urbanizadores y empresas privadas como parte de las negociaciones del convenio colectivo.

Retos y consideraciones de la implementación:

- El poder de negociación de los grupos de vecinos y comunitarios, incluidas las asociaciones de vecinos, es limitado en comparación con el del Consejo Municipal. Sin embargo, los sólidos grupos de defensa de Austin pueden desarrollar sólidas coaliciones capaces de negociar convenios colectivos con empresas y urbanizadores.
- Es fundamental encontrar un organismo coordinador independiente que facilite y permita las negociaciones entre los grupos de vecinos y comunitarios y los urbanizadores. Sin embargo, encontrar un actor que se haga cargo de esta tarea puede resultar difícil.
- El Equipo de Prevención de Desplazamientos de la Ciudad de Austin y CapMetro necesitan identificar socios comunitarios que puedan coordinar a los grupos vecinales y comunitarios en las negociaciones del CBA.
- Las agencias de la Ciudad podrían facilitar las negociaciones de los CBA desarrollando recursos y plantillas destinados a simplificar las negociaciones entre los socios comunitarios, las asociaciones comunitarias y los urbanizadores y empresas.

Métricas de éxito:

- Número de unidades de vivienda asequibles con restricciones de escritura desarrolladas a través de acuerdos de beneficios comunitarios con empresas.
- Valor en dólares de otros compromisos (por ejemplo, apoyo al desarrollo de la fuerza de trabajo, becas) establecidos a través de acuerdos de beneficio comunitario con empresas.

Superposición ETOD inclusiva para viviendas asequibles

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

Departamento de Servicios de Desarrollo de la Ciudad de Austin; CapMetro; urbanizadores de viviendas

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

Dentro de 1 año

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

A, B, C, D

Objetivos de ETOD

3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Estrategias de uso del terreno

Descripción: El Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin debe diseñar y buscar la aprobación del Consejo Municipal para una superposición ETOD voluntaria e inclusiva para facilitar el desarrollo de viviendas asequibles. Una superposición ETOD inclusiva podría proporcionar un marco coherente, a nivel de todo el sistema, en el que los urbanizadores reciban normas reguladoras alternativas y otros incentivos a cambio de la construcción de unidades asequibles. Las superposiciones pueden ofrecer normas dimensionales más flexibles (por ejemplo, mayor altura), exenciones de tarifas de autorización, requisitos de estacionamiento reducidos, revisión acelerada y otros incentivos para aumentar la viabilidad de la producción de viviendas asequibles. Del mismo modo, puede fomentar que el tamaño de las unidades asequibles creadas sea mayor para satisfacer las necesidades de familias de distintos tamaños. Los aspectos económicos de la superposición deben calibrarse cuidadosamente en función de las condiciones del mercado del barrio para comprender las oportunidades de sustitución 1:1 de las propiedades NOAH existentes que pueden volver a desarrollarse si están sujetas a la superposición. Para desincentivar la reurbanización de unidades con ingresos restringidos y NOAH, la superposición, al menos a corto plazo, deberá cartografiarse para evitar su aplicación a este tipo de usos residenciales existentes. La Ciudad también deberá explorar otros mecanismos para preservar las viviendas multifamiliares existentes, como un sistema para transferir los derechos de desarrollo asociados a estas estructuras a lugares menos sensibles a cambio de la preservación de las unidades residenciales.

Raleigh (Carolina del Norte) es una de las ciudades que han implantado una superposición de TOD en torno a sus corredores de tránsito. La superposición fue adoptada por el Consejo de la Ciudad en 2021 y es elegible para ser asignada a las áreas dentro de un cuarto de milla de estaciones de autobús de tránsito rápido. El cambio de zonificación implementa una bonificación voluntaria de densidad del 50% de altura adicional sobre la zonificación básica existente para desarrollos residenciales que reserven el 20% de las unidades bonificadas como asequibles al 60% AMI durante 30 años. La política reconoce las compensaciones de costos entre el número de unidades asequibles, la duración de la asequibilidad y la profundidad de la asequibilidad. Con este fin, esta superposición proporciona un mecanismo para que los urbanizadores realicen un proyecto más grande

cerca del tránsito a cambio de proporcionar unidades asequibles que de otro modo no se entregarían dadas las prohibiciones a nivel estatal en Carolina del Norte sobre la zonificación de inclusión obligatoria.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?: La ciudad de Austin cuenta con múltiples programas de bonificación por densidad para promover el desarrollo de viviendas asequibles. La Ciudad cuenta con programas de bonificación por densidad específicos para cada barrio en Downtown, West Campus, East Riverside y North Burnet Gateway, así como con iniciativas para toda la ciudad como el Programa de Bonificación por Desarrollo de la Asequibilidad Desbloqueada y el programa de incentivos de Uso Mixto Vertical. Como parte de una estrategia global de ETOD, los programas de densidad existentes en torno al corredor de tránsito deben recalibrarse según las prioridades de ETOD o sustituirse por la superposición de ETOD propuesta para mitigar la erosión del parque de viviendas asequibles existente. Involucrar a urbanizadores y socios comunitarios ayudará a la Ciudad de Austin a comprender tanto los puntos fuertes como los débiles de los programas actuales y a desarrollar un enfoque actualizado que ofrezca incentivos atractivos y eficaces. La participación hasta la fecha sugiere que la superposición del corredor de East Riverside podría ser un buen programa para analizar en primer lugar, dada su proximidad al corredor de tránsito previsto y las deficiencias identificadas en el programa.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Las actuales cláusulas de pago en lugar de construcción en algunos programas animan a los urbanizadores a pagar al fondo fiduciario de vivienda asequible de la ciudad en lugar de construir unidades asequibles. Recalibrar el programa de bonificación por densidad deberá aumentar las cuotas, lo que incentivaría un mayor desarrollo de viviendas asequibles in situ y podría ayudar a crear un fondo mayor para que la Ciudad emprenda proyectos de viviendas asequibles.
- El complejo ecosistema de bonificaciones por densidad de Austin supone un reto para los urbanizadores y para las agencias públicas, dada la multiplicidad de programas activos en la actualidad. La superposición ETOD puede ser una oportunidad para alinear y conciliar los programas existentes sensibles a las condiciones del mercado local.
- La asignación de una superposición ETOD en las estaciones con propiedades NOAH existentes corre el riesgo de incurrir en una pérdida neta de unidades de vivienda asequible, ya que sería poco probable que el programa de bonificación produjera una sustitución 1:1 de las unidades existentes sin requerir un porcentaje no viable para el mercado de unidades de inclusión y/o un nivel de densidad que se enfrenta a obstáculos del mercado y de la comunidad. El proceso de diseño de la superposición deberá evaluar la viabilidad de incentivos que promuevan, en la medida posible, una sustitución 1:1 de unidades asequibles a niveles de ingresos comparables para que los residentes existentes puedan permanecer en sus comunidades.

- El proceso de cartografiar la superposición debe considerar cuidadosamente el tratamiento de las propiedades residenciales frente a las comerciales en las áreas de estaciones. Al mismo tiempo, la oportunidad de transferir los derechos de desarrollo asociados a estas propiedades podría ser importante para preservar las oportunidades de generación de riqueza para los urbanizadores y propietarios locales.
- La Ciudad de Austin debe analizar las necesidades de asequibilidad localizadas de las comunidades en torno a los corredores de tránsito del Proyecto Connect para adaptar los incentivos de asequibilidad a las condiciones del mercado local y a las necesidades de las comunidades existentes.

Métricas de éxito:

- Número de unidades asequibles desarrolladas al 30%, 50%, 60%, & 80% AMI en proyectos que aprovechan los programas de bonificación de densidad propuestos.
- Aumento neto de unidades asequibles restringidas por escritura
- Aumento neto del total de unidades asequibles (NOAH y unidades con restricciones de escritura)

Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco.

Requisitos ETOD para viviendas accesorias

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

Departamento de Servicios de Desarrollo de la Ciudad de Austin; CapMetro; urbanizadores de viviendas

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:
de 1 a 2 años

Comienza la implementación:
Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:
En curso

Objetivos del Consejo Municipal
A, B, C, D, M

Objetivos de ETOD

- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Estrategias de uso del terreno

Descripción: El Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin, en colaboración con el Departamento de Servicios de Desarrollo de la Ciudad debe agilizar los procedimientos de concesión de permisos y promover los mecanismos existentes para proporcionar financiación de bajo costo para el desarrollo de ADU alrededor de los corredores de tránsito, particularmente en los barrios con mayor población BIPOC. Las viviendas accesorias son viviendas adicionales situadas en parcelas unifamiliares, con espacios independientes de la vivienda principal. Las viviendas accesorias (Accessory Dwelling Units, ADU) pueden construirse como estructuras independientes o como parte de la estructura principal. Las ADU son una forma relativamente asequible de aumentar el stock de viviendas de una ciudad, aliviando parte de la presión en el mercado de pequeñas unidades asequibles. Son una herramienta especialmente útil para aumentar la disponibilidad de viviendas en áreas donde la construcción de complejos multifamiliares densos está prohibida por los reglamentos de zonificación. Cuando se construyen en torno a estaciones de transporte público, las ADU también pueden ofrecer opciones de vivienda transitables y conectadas al transporte público a precios de alquiler asequibles.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no, ¿podría existir?: Si bien el desarrollo de ADU es legal en Austin, los propietarios interesados pueden experimentar procesos de permisos largos e inciertos que se suman a las barreras para el desarrollo. La simplificación de los permisos a través de un comité de revisión de vía rápida designado podría ayudar a reducir los plazos y la incertidumbre asociada con el desarrollo de ADU.

Los obstáculos al desarrollo de ADU podrían reducirse aún más mediante la ampliación de los programas de financiación de viviendas existentes para cubrir los costos de construcción de ADU. Al permitir a los propietarios de viviendas aprovechar programas como el préstamo de reparación de viviendas de Austin para financiar ADU, la Ciudad podría facilitar el desarrollo de la falta de densidad media en los barrios donde la vivienda más densa no está permitida.

El despliegue de estas herramientas debe dar prioridad a los barrios con comunidades históricamente marginadas, donde el aumento de la disponibilidad de viviendas y las oportunidades de creación de riqueza tendrían un mayor impacto.

Retos y consideraciones de la implementación:

- El Consejo de la Ciudad inició recientemente enmiendas al código para aliviar las barreras al desarrollo de ADU; debido a que el estacionamiento no es necesario para ADU dentro de un cuarto de milla del tránsito, la aprobación de estas enmiendas puede fomentar ADU alrededor de ETOD.
- La Ciudad de Austin debe explorar incentivos u otras exenciones reglamentarias para facilitar la construcción de ADU en los barrios conectados al tránsito. Por ejemplo, el Consejo Municipal podría ofrecer ayuda para facilitar la instalación de segundos medidores de electricidad y otras mejoras necesarias para ofrecer una ADU como unidad de alquiler.

Métricas de éxito:

- ADU construidas en barrios dentro de un radio de media milla de las estaciones de tránsito. Esto podría verificarse con los datos de permisos de ADU.
- Proporción de propietarios de viviendas que construyen ADU que se identifican como BIPOC. Esto podría verificarse mediante encuestas a los propietarios de viviendas participantes.
- Proporción de propietarios de viviendas que construyen ADU que se identifican como de ingresos moderados o bajos. Esto podría verificarse mediante encuestas a los propietarios de viviendas participantes.

Densidad suave por derecho

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

Departamento de Servicios de Desarrollo de la Ciudad de Austin; CapMetro; urbanizadores de viviendas

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:
de 1 a 2 años

Comienza la implementación:
Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:
En curso

Objetivos del Consejo Municipal
A, B, C, D, M, R, Y

Objetivos de ETOD

- 1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
- 3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Estrategias de uso del terreno

Descripción: El Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin deberá legalizar el desarrollo de tipologías de densidad blanda (como townhomes, dúplex, triplex y cuádruplex) en distritos unifamiliares próximos a las estaciones de Proyecto Connect, creando así viviendas más densas en todo Austin. Permitir y fomentar más tipos de vivienda en distritos/barrios unifamiliares, especialmente cerca de los centros de empleo y de tránsito, puede ayudar a disminuir las presiones de la inflación en el mercado de la vivienda al facilitar la construcción de múltiples unidades más pequeñas y asequibles en parcelas unifamiliares. “Densidad suave” se refiere a varios tipos de viviendas conectadas, que pueden alojar a más hogares y ofrecer unidades más pequeñas a los residentes. Legalizar e incentivar la densidad suave puede ser una herramienta eficaz para aumentar el número total de unidades de vivienda en el stock de viviendas de Austin.

En enero de 2020, la Ciudad de Minneapolis aprobó un nuevo Plan Integral que liberaliza muchas áreas destinadas a viviendas unifamiliares para permitir la construcción de dúplex y triplex. La Ciudad de Portland aprobó una política similar más tarde, en 2020, legalizando hasta cuatro viviendas en la mayoría de las parcelas residenciales de la ciudad. La legislación también incluye otra opción de densidad, según la cual pueden construirse de cuatro a seis viviendas en un solar si al menos la mitad son asequibles para hogares con bajos ingresos.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?: Aunque Austin cuenta con múltiples programas de bonificación por densidad, no existe una política en toda la ciudad que promueva la densidad suave por derecho propio en la mayoría de los barrios unifamiliares. No existen leyes estatales que impidan a la Ciudad de Austin implementar políticas de densidad suave por derecho a través de sus ordenanzas de zonificación y uso de terrenos.

Retos y consideraciones de la implementación:

- El código de zonificación, los procesos de concesión de permisos y las prácticas de revisión existentes deben actualizarse para permitir a los propietarios y urbanizadores aprovechar al máximo la legalización de la densidad suave (por ejemplo, aumentando el número de unidades que un propietario puede incluir y seguir optando al proceso de revisión residencial simplificado). Esto puede requerir un proceso público y una aprobación final por parte del Consejo Municipal.
- Si se aplica a escala limitada, la herramienta puede tener un impacto limitado sobre los precios de la vivienda y los modelos de desarrollo.
- La densidad suave no apoyará directamente la producción de unidades asequibles con restricciones de escritura. En el diseño de esta herramienta, la Ciudad podría explorar opciones voluntarias para una mayor densidad permitida a cambio de asequibilidad.

Métricas de éxito:

- Número de urbanizaciones construidas en parcelas que anteriormente estaban zonificadas como unifamiliares.

Apoyar el derecho de los inquilinos a un abogado

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

Organizaciones legales sin fines de lucro

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

Dentro de 1 año

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal A

Objetivos de ETOD

- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Adquisición de viviendas y apoyo a los inquilinos

Descripción: El Consejo Municipal debe considerar la aprobación de una ordenanza que garantice los derechos de los inquilinos a un abogado para todos los que se enfrentan a un desalojo en Austin. Este mandato aumentaría el acceso a la asistencia jurídica para las comunidades en riesgo de desalojo y desplazamiento. Los programas de derechos de los inquilinos ayudan a los inquilinos con bajos ingresos a tener poder sobre su vivienda y a contrarrestar las prácticas depredadoras e injustas. Estas herramientas pueden mitigar las presiones de desplazamiento y la falta de vivienda al evitar los desalojos, especialmente para los hogares que viven a lo largo de los corredores de tránsito, donde los alquileres seguirán aumentando. Entre las medidas de apoyo a los inquilinos que se enfrentan a un desalojo se incluye proporcionar a los inquilinos con bajos ingresos acceso a asesoramiento jurídico gratuito. Proporcionar a los inquilinos el derecho a un abogado equilibra el poder del inquilino y el propietario en el tribunal, proporcionando recursos para apoyar la mediación o las comparecencias ante el tribunal. El costo de la representación legal financiada por el Consejo Municipal suele ser muy inferior a los costos de proporcionar refugios y servicios a los residentes sin techo que han sido desalojados. Una ordenanza del Consejo Municipal que garantice los derechos de los inquilinos a un abogado en casos de desalojo haría necesario que el Consejo Municipal ampliara sus programas existentes operados a través de asociaciones con organizaciones comunitarias sin fines de lucro como Texas RioGrande Legal Aid (TRLA) y El Buen Samaritano para evitar los desalojos ilegales y las prácticas depredadoras en torno al corredor ETOD. Será necesario un mayor compromiso con los socios de ejecución para determinar la forma más eficaz de aumentar el acceso y la capacidad del programa.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? De no ser así, ¿podría existir?: Durante el punto máximo de la pandemia,

el Estado de Texas ayudó a financiar y coordinar el apoyo jurídico a los inquilinos que se enfrentaban a un desalojo. El Estado se asoció con Volunteer Legal Services of Central Texas, una organización sin fines de lucro, para ofrecer asesoramiento gratuito a los inquilinos en procedimientos de desalojo. Según Volunteer Legal Services of Central Texas, el 80% de los casos que ha tratado como

parte de este programa no han dado lugar a una sentencia de desalojo. La Ciudad de Austin podría prestar apoyo a organizaciones jurídicas sin fines de lucro para permitir un mayor acceso a servicios jurídicos gratuitos a los inquilinos de las áreas de estaciones de ETOD. Dado que los alquileres siguen aumentando en Austin, el asesoramiento a los inquilinos puede ser una medida eficaz para ayudar a los hogares que ya viven cerca de las futuras estaciones de transporte público del Proyecto Connect y que son vulnerables a las prácticas depredadoras en materia de vivienda.

Además, durante la pandemia, el Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin contrató a Texas RioGrande Legal Aid para poner en marcha un nuevo programa de representación en casos de desalojo. El programa ofrece representación legal a los hogares que se enfrentan a un desalojo. Además del programa de representación legal administrado por TRLA, el Departamento también puso en marcha el programa I Belong in Austin (Pertenezco a Austin), administrado por El Buen Samaritano. Estos dos programas trabajan en estrecha colaboración. El programa I Belong in Austin financia los acuerdos negociados que se alcancen a raíz de las vistas judiciales. En el raro caso de que el resultado acordado sea el desalojo, el programa I Belong in Austin también proporciona a los inquilinos fondos para la mudanza, el almacenamiento y los depósitos y tarifas de mudanza para su nueva ubicación. Estos programas han seguido financiándose y funcionando después de la pandemia.

Por último, con los \$300 millones de fondos contra el desplazamiento, se asignaron \$20 millones a Soluciones Iniciadas por la Comunidad. Se han identificado proveedores para prestar servicios de organización de inquilinos y derechos de los inquilinos a los hogares elegibles situados a lo largo de las líneas y estaciones del Proyecto Connect que también vivan en áreas con riesgo de desplazamiento vulnerable, activo o crónico.

Una ordenanza del Consejo Municipal que garantice el acceso a representación legal durante los procedimientos de desalojo impulsaría a estos programas existentes a ampliar su alcance a las comunidades necesitadas, especialmente en torno al corredor de tránsito ETOD.

Retos y consideraciones de la implementación:

- La aprobación por el Consejo Municipal de una ordenanza que garantice el derecho de los inquilinos a un abogado durante los procedimientos de desalojo exigiría la correspondiente asignación de fondos adicionales para ampliar los programas y asociaciones existentes a fin de satisfacer las necesidades de las comunidades en riesgo de desplazamiento.
- Será necesario un mayor compromiso con los socios de ejecución para determinar la forma más eficaz de aumentar el acceso y la capacidad del programa.

Métricas de éxito:

- Número total de hogares que reciben ayuda para el desalojo y evitan un desalojo injusto.
 - Número de hogares encabezados por BIPOC que reciben ayuda para el desalojo y evitan un desalojo injusto.

Ampliación de la actual política de preferencias

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin; Austin Housing Finance Corporation

Socios

Urbanizadores de viviendas

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

de 1 a 2 años

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

A, K

Objetivos de ETOD

- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Adquisición de viviendas y apoyo a los inquilinos

Descripción: El Departamento de Vivienda y Planificación de Austin deberá considerar la posibilidad de ampliar su Programa piloto de la política de preferencia para cubrir todas las unidades de vivienda asequible con restricciones de escritura creadas a través del conjunto de incentivos de desarrollo de la Ciudad. Las políticas de vivienda preferente conceden a los hogares que cumplen los requisitos acceso preferente a unidades asequibles en barrios de rápido aburguesamiento en función de factores como los vínculos generacionales con una comunidad, el tamaño del hogar, la discapacidad o el desalojo sin culpa. La ampliación de esta herramienta permitiría a más hogares con bajos ingresos permanecer o regresar a sus comunidades de origen tras ser desplazados. Para preservar el tejido cultural de los barrios, pueden aplicarse políticas preferenciales tanto para el alquiler como para la propiedad de la vivienda. El principal objetivo de las políticas de preferencia es ofrecer a los residentes oportunidades para permanecer y beneficiarse del crecimiento de sus comunidades.

Se han aplicado políticas de preferencia en ciudades como Portland (Oregón) y Cambridge (Massachusetts) para permitir a los hogares con bajos ingresos evitar el desplazamiento o regresar a sus comunidades tras haber sido desplazados.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes?

Si no es así, ¿podría existir?: El programa piloto de Política de Preferencia de Austin ofrece un acceso preferente a las unidades de fideicomiso de terrenos comunitarios para:

1) hogares que residen o anteriormente residían en áreas de aburguesamiento;

2) hogares con personas con discapacidades, y

3) hogares cuyos familiares inmediatos residen en la Ciudad.

La ampliación de la política para cubrir las unidades creadas a través del conjunto completo de programas de vivienda de inclusión de Austin podría permitir a los hogares que actualmente viven en y alrededor del corredor de tránsito que serían desplazados, permanecer en sus comunidades, mitigando así el posible desplazamiento de sus comunidades, alrededor de las estaciones del Proyecto Connect.

Retos y consideraciones de la implementación:

- La política por sí misma no incentiva la creación de nuevas viviendas asequibles con restricciones de escritura.
- Los criterios de preferencia requieren un diseño cuidadoso para evitar violaciones de la Ley de Vivienda Justa.
- A la hora de aplicar esta herramienta, se podría tener en cuenta y dar prioridad a los residentes que administran pequeños negocios a domicilio que apoyan los objetivos de ETOD (como guarderías).
- Investigar y hacer un seguimiento de los solicitantes de programas añadiría trabajo nuevo a los responsables de la implementación y a los socios pertinentes sin ampliar su capacidad actual.

Métricas de éxito:

- Número de hogares con bajos ingresos que permanecen en la ciudad o regresan a ella a través de viviendas con escritura restringida con el apoyo del programa de política preferencial.

Ampliación de la asistencia con el enganche

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

No corresponde

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

de 1 a 2 años

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

A, B, C, D

Objetivos de ETOD

- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Adquisición de viviendas y apoyo a los inquilinos

Descripción: La Ciudad de Austin deberá recalibrar y ampliar su actual programa de asistencia con el enganche para tener en cuenta la revalorización del mercado inmobiliario de Austin. Los programas de asistencia con el enganche crean oportunidades de creación de riqueza y propiedad de la vivienda mediante subvenciones o préstamos de bajo costo para los compradores de vivienda por primera vez, con el fin de ayudarles a cubrir el depósito a la hora de comprar una casa. Este tipo de apoyo financiero es especialmente importante dado el rápido aumento del costo de la vivienda en Austin.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?:

El Programa de asistencia con el enganche de la Ciudad de Austin ofrece hasta \$40,000 en concepto de asistencia para el enganche y los costos de cierre a los compradores de vivienda por primera vez con bajos ingresos que reúnan los requisitos necesarios para adquirir una vivienda dentro de la jurisdicción de pleno derecho de Austin por un valor igual o inferior a \$295,000. Este límite suele ser demasiado bajo para los hogares que desean adquirir una vivienda en los alrededores del corredor ETOD. La ampliación de la financiación proporcionada al programa, al mismo tiempo que aumenta la cantidad de ayuda proporcionada por comprador de vivienda elegible y el límite total de compra de vivienda, permitiría al programa ser una herramienta más poderosa al prestar apoyo con la compra de vivienda, especialmente en los barrios que serán atendidos por el tránsito.

Retos y consideraciones de la implementación:

- La ampliación del programa de asistencia con el enganche requeriría una financiación sustancial.
- El límite del valor de la vivienda en el programa actual es demasiado bajo para apoyar a los compradores de vivienda en el creciente mercado inmobiliario de Austin, especialmente en los corredores de tránsito del Proyecto Connect. Se requiere un análisis más profundo para identificar límites revisados y más elevados tanto para el límite del valor de la vivienda como para el importe de la asistencia con el enganche inicial y los costos de cierre que debe proporcionarse para permitir que un mayor número de compradores de vivienda con bajos ingresos que reúnan los requisitos puedan participar en el programa.
- A la hora de aplicar esta herramienta, se podría tener en cuenta y dar prioridad a los residentes que administran pequeños negocios a domicilio que apoyan los objetivos de ETOD (como guarderías).

Métricas de éxito:

- Número total de hogares subvencionados por el programa de asistencia con el enganche.
 - Número de hogares encabezados por BIPOC apoyados por el programa de asistencia con el enganche.
- Tasa de retención de la propiedad de la vivienda al cabo de 5 a 10 años, que puede verificarse a través de los datos de parcelas del Condado de Travis o de encuestas de seguimiento con los participantes en el programa.

Programas ampliados de reparación de viviendas

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin; Austin Housing Finance Corporation

Socios

Departamento de Servicios de Desarrollo de la Ciudad de Austin

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

Dentro de 1 año

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

A, B

Objetivos de ETOD

- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Adquisición de viviendas y apoyo a los inquilinos

Descripción: La Cuidad de Austin deberá aumentar la financiación de los programas existentes de reparación de viviendas administrados por el Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad. Los programas de reparación de viviendas, también conocidos como rehabilitación de viviendas ocupadas por sus propietarios, ofrecen subvenciones o préstamos de bajo costo para ayudar a los propietarios que reúnan los requisitos necesarios a realizar reparaciones fundamentales en sus viviendas. Además de ampliar la reserva de fondos disponibles, la Ciudad podría considerar la posibilidad de proporcionar una ayuda más profunda a los hogares con bajos ingresos. Estos programas pueden facilitar la conservación de viviendas seguras para los propietarios con bajos ingresos. Con mayores recursos, el Departamento de Vivienda y Planificación podría 1) ampliar los fondos que desembolsa centrándose en los corredores de tránsito y 2) promover más el programa entre los hogares de bajos ingresos y las personas mayores que pueden no ser conscientes de las opciones.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?:

La ciudad de Austin cuenta con diversos programas de reparación de viviendas a disposición de los propietarios con ingresos bajos o moderados. Los programas de subvenciones incluyen: Eliminación de Barreras Arquitectónicas, que ofrece hasta \$20,000 para mejorar la accesibilidad de personas mayores y discapacitadas. GO REPAIR! proporciona hasta \$20,000 para hacer frente a los peligros para la salud y la seguridad; Minor Home Repair proporciona hasta \$5,000 para reparaciones críticas en el hogar. Además, la ciudad cuenta con un Programa de Préstamos para la Rehabilitación de Viviendas que ofrece hasta \$1,000 millones en préstamos para la rehabilitación de viviendas \$75,000 para adecuar las propiedades al Código. Se impone un embargo sobre la propiedad. Los préstamos tienen un interés del 0%, no requieren pagos mensuales y se condonan a prorrata.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Los residentes más necesitados de subvenciones para la reparación de viviendas suelen carecer de los conocimientos y recursos necesarios para solicitarlas. Aumentar el conocimiento de los programas, y el apoyo a la solicitud para las comunidades de color y los hogares con bajos ingresos podrían favorecer la adopción del programa entre los hogares que reúnan los requisitos.

Métricas de éxito:

- Total de hogares atendidos por los programas de reparación de viviendas. El número de hogares atendidos debe compararse con el número total de solicitantes al año.
- Número de propietarios BIPOC que aprovechan los programas de reparación de viviendas. Esto podría medirse mediante encuestas a los participantes en el programa.
- Tasas de conservación de la propiedad de la vivienda de los hogares que participan en el programa entre 5 y 10 años después de su participación. Esto puede verificarse a través de los datos de parcelas del Condado de Travis o mediante encuestas de seguimiento a los participantes en el programa.

Asistencia directa de emergencia al alquiler

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

Se determinará en futuros procesos de convocatoria

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

Dentro de 1 año

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal A

Objetivos de ETOD

- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Adquisición de viviendas y apoyo a los inquilinos

Descripción: La ciudad de Austin debe seguir ampliando sus programas de ayuda directa al alquiler para mitigar el desplazamiento de los hogares de bajos ingresos que viven a lo largo del corredor ETOD. La asistencia de emergencia para el alquiler proporciona un alivio económico significativo para ayudar a los hogares con ingresos bajos y moderados que corren el riesgo de quedarse sin hogar o de sufrir inestabilidad en la vivienda, proporcionándoles ayuda para el pago de alquileres atrasados, ayuda temporal al alquiler y ayuda para el pago de servicios públicos atrasados. Esta puede ser una herramienta fundamental para apoyar la asequibilidad de las comunidades orientadas al transporte público a corto y medio plazo, a medida que la Ciudad y CapMetro aceleran sus esfuerzos de construcción de viviendas asequibles con restricciones de escrituras cerca de las estaciones del Proyecto Connect. Desde el comienzo de la pandemia, la Ciudad de Austin y el Consejo Municipal han puesto en marcha programas de ayuda al alquiler. Recientemente, el Consejo Municipal aprobó \$8 millones para el año fiscal 22/23, que pueden destinarse a servicios de estabilización de inquilinos, incluida la asistencia de emergencia al alquiler. La ampliación de estos programas podría mitigar directamente el riesgo de desplazamiento de los hogares con bajos ingresos que viven cerca de las estaciones de tránsito del Proyecto Connect.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes?

De no ser así, ¿podría existir?: La Ciudad de Austin, junto con socios de implementación y financiación federal del Departamento del Tesoro de EE.UU., puso en marcha el Programa de Asistencia al Alquiler para ayudar a las familias con bajos ingresos que no podían pagar el alquiler durante el momento más agudo de la pandemia de COVID-19. El programa fue operado por la Autoridad de Vivienda de la Ciudad de Austin (HACA) y cubrió hasta

18 meses de alquiler incurridos entre abril de 2020 y diciembre de 2021. Esto incluía el alquiler pasado y presente, los recargos por demora y hasta 3 meses de pagos futuros. Aunque ya se han distribuido todos los fondos del programa, este sentó un exitoso precedente sobre el potencial de las ayudas directas al alquiler en Austin. Un fondo permanente de asistencia directa de emergencia al alquiler puede ser una herramienta fundamental para evitar el desplazamiento de hogares con bajos ingresos afectados por el aumento del costo de la vivienda en las áreas de estaciones del Proyecto Connect. Podría servir como una red de seguridad crítica para las personas que pueden volver a conectarse

con las oportunidades de empleo a través del acceso a un tránsito seguro y fiable.

De los \$300 millones de fondos contra el desplazamiento, \$20 millones se destinaron a Soluciones Iniciadas por la Comunidad. Se han identificado proveedores para prestar servicios de estabilización de inquilinos que incluyan asistencia de emergencia al alquiler para los hogares elegibles situados a lo largo de las líneas y estaciones del Proyecto Connect que también vivan en áreas con riesgo de desplazamiento vulnerable, activo o crónico.

Recientemente, el Consejo Municipal aprobó \$8 millones para el año fiscal 22/23, que pueden destinarse a servicios de estabilización de inquilinos, incluida la asistencia de emergencia al alquiler. Estos fondos se utilizarán para un programa de asistencia de emergencia al alquiler en toda la ciudad. Los fondos estarán disponibles después de que se publique una convocatoria y se seleccione un proveedor para administrar el programa.

Como los alquileres a lo largo del corredor ETOD siguen aumentando, los programas de asistencia directa al alquiler pueden ser una herramienta fundamental para evitar el desplazamiento de los hogares con bajos ingresos que son los que más se van a beneficiar de la mejora del acceso al tránsito.

Retos y consideraciones de la implementación:

- La asistencia de emergencia al alquiler es una solución a corto plazo que requiere importantes recursos para ayudar a las comunidades a gran escala. Como los alquileres siguen aumentando en Austin, puede ser una medida de impacto para apoyar a los hogares que ya viven cerca de las estaciones de tránsito del Proyecto Connect o para aquellos que desean vivir cerca de las oportunidades en torno al tránsito en el futuro.
- La ayuda de emergencia para el alquiler deberá combinarse con la gestión de casos para abordar las necesidades actuales, lo que podría incluir una asociación con los centros de servicios sociales de Austin Public Health.
- Los programas de asistencia directa al alquiler no apoyan directamente el desarrollo de nuevas viviendas asequibles restringidas por escritura.
- La Ciudad de Austin, en coordinación con los socios de implementación, deberá identificar fuentes de financiación públicas y privadas que puedan mejorar la viabilidad de este programa.
- El Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin debe continuar desarrollando asociaciones con socios comunitarios para proporcionar servicios de estabilización de inquilinos a los hogares necesitados.

Métricas de éxito:

- Número de hogares con bajos ingresos atendidos por el programa.
- Número de hogares encabezados por BIPOC atendidos por el programa.
- El Departamento de Vivienda y Planificación también debe hacer un seguimiento de los resultados a largo plazo de los hogares después de utilizar la asistencia directa de emergencia al alquiler para determinar el éxito del programa en la prevención del desplazamiento. Si fuera posible mediante encuestas de seguimiento o actividades de administración de casos, el Departamento de Vivienda y Planificación podría averiguar si los hogares siguen en sus casas al cabo de 3 meses, 6 meses y 1 año.

Movilidad

Administración de la demanda de transporte

- Programa de movilidad ETOD (para nuevos usuarios del sitio)
- Programa Legacy Mobility Benefits (para las personas y empresas existentes en el área de estaciones)
- Mejora del servicio de primera/última milla a las estaciones
- Programa Piloto de Movilidad Básica Universal
- Programa de Vehículos Comunitarios

Mejora de las infraestructuras de movilidad

- Estrategia de acceso equitativo a las estaciones
- Objetivo de división de modalidad para cada estación

Administración de estacionamientos

- Reducción gradual de los requisitos de estacionamiento en las áreas ETOD
- Administración de estacionamientos Park & Ride
- Requisitos de estacionamiento compartido/Programa de participación pública

Programa de movilidad ETOD (para nuevos usuarios del sitio)

Responsable de la implementación

Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin; CapMetro; Movability

Socios

No corresponde

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

de 1 a 2 años

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal
N, P

Objetivos de ETOD

1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad

Estrategia: Administración de la demanda de transporte

Descripción: Los programas que proporcionan beneficios de movilidad y reducen los costos de desplazamiento (y vivienda) de los hogares son muy adecuados para los usuarios del sitio ETOD, y el Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin, CapMetro y Movability pueden colaborar en su implementación. Los paquetes de programas podrían cubrir una variedad de usuarios del sitio más allá de los empresarios (las necesidades residenciales, empresariales y de desplazamiento de los clientes varían). Es probable que los servicios con mayores sinergias incluyan pases de transporte gratuitos o reducidos, costos de estacionamiento desglosados, estacionamiento e instalaciones de reparación de bicicletas accesibles, pantallas de información sobre el transporte en tiempo real y una mejor señalización. Los programas de administración de la demanda de viajes (TDM) a menudo implican algún tipo de marketing, incentivos y campañas, que pueden hacer referencia a los negocios existentes en el área de estaciones cuando sea posible. Las características del programa TDM pueden tener en cuenta beneficios comunitarios críticos que repercutan en una definición más amplia de accesibilidad, como guarderías y dispositivos para guardar carriolas/cochecitos en las estaciones. La aplicación con éxito de un programa de TDM puede promover los objetivos de equidad al convertir el transporte público en una opción viable para muchas personas que, de otro modo, no podrían utilizarlo, aumentando la movilidad de los miembros de la comunidad y contribuyendo posiblemente a reducir los desplazamientos en vehículos de un solo ocupante en la ciudad. Un programa de TDM de éxito deberá tener en cuenta las necesidades de la comunidad e idear soluciones para responder eficazmente a ellas, beneficiándose de una sólida campaña de marketing y educación y de financiación. Los programas de TDM pueden iniciarse a corto plazo, pero ofrecen flexibilidad para seguir siendo viables a largo plazo, adaptándose a las condiciones cambiantes y respondiendo a las circunstancias futuras según sea necesario.

Por lo general, las agencias de transporte no han liderado la creación de paquetes de TDM, aunque pueden, y deben, ser socios fuertes para el éxito de la implementación de TDM. Sin embargo, los elementos comúnmente adoptados en diversos marcos de la política: por ejemplo, estacionamiento reducido/no estacionamiento en superposiciones

de zonificación de áreas de estación. Un ejemplo de agencia de transporte que trabaja para implantar TDM es el Marco de tiempo del programa TDM de la Agencia Municipal de Transporte de San Francisco (San Francisco Municipal Transportation Agency, SFMTA), que se centra en tres áreas: “uso de terrenos y coordinación de la política, administración de la demanda de estacionamiento en toda la ciudad, y marketing, educación y divulgación de opciones de viaje orientadas al cliente”. Entre los esfuerzos de SFMTA se incluye trabajar activamente en la creación de asociaciones para impulsar TDM, educar al público sobre las opciones de transporte e incluso “administrar los precios del estacionamiento en la calle y fuera de ella para garantizar un uso y una disponibilidad óptimos”.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no, ¿podría existir?: Sí. Austin cuenta con una Asociación de Administración del Transporte (TMA) regional, Movability, que gestiona programas TDM principalmente para grandes empresas de toda la ciudad. La Ciudad de Austin también cuenta con un programa TDM, Get There ATX, que ha puesto en marcha programas de TDM a nivel de barrio en colaboración con CapMetro durante la última década. Además, la Ciudad de Austin ha promulgado recientemente requisitos más estrictos para que los nuevos desarrollos participen en programas TDM existentes o específicos para cada lugar.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Los requisitos existentes en materia de TDM carecen de poder de ejecución para los nuevos desarrollos. Los responsables de la implementación pueden explorar cambios administrativos en las políticas que afectan a TDM en Austin para aumentar los incentivos, como exigir la presentación de una revisión anual. Del mismo modo, estudiar si los requisitos adicionales pueden mejorar los esfuerzos de TDM. Este esfuerzo puede estar dirigido por la Ciudad de Austin en colaboración con Movability.
- Los líderes de implementación pueden considerar la inclusión de requisitos de recopilación de datos (semestrales o trimestrales) durante los primeros años tras la implementación para determinar si los urbanizadores están proporcionando elementos de TDM.
- Es importante seguir colaborando con los urbanizadores para mostrarles cómo les benefician los requisitos y cómo aplicar los nuevos requisitos de TDM.
- Las iniciativas de TDM dirigidas por la Ciudad de Austin y Movability pueden seguir desarrollándose para incluir consideraciones de TDM específicas de ETOD.
- Será necesario identificar fuentes de financiación y asociaciones para la implementación de TDM.
- Considerar la posibilidad de seguir fomentando las asociaciones con las grandes y medianas empresas (así como con los propietarios/arrendatarios de los edificios comerciales más grandes) para desarrollar planes de TDM con objetivos específicos de reducción de viajes en vehículos ocupados por una sola persona y ofrecer incentivos para animar a los empleados a utilizar el transporte público y otros modos de transporte alternativos.

Métricas de éxito:

- Número de miembros de la comunidad que participan en programas de TDM, desglosados por BIPOC y otras poblaciones prioritarias cuando sea posible.
- El número de usuarios del sistema será otro factor importante para mostrar el impacto global de este programa, aunque no pueda atribuirse directamente.
- Proporción de viajes en vehículos no ocupados por un solo ocupante (SOV) dentro de las áreas geográficas del censo cercanas a las estaciones.
- Participación en MetroWorks, el plan de compras al por mayor de CapMetro que permite a las organizaciones ofrecer a sus empleados y estudiantes pases de transporte con descuento.

Programa Legacy Mobility Benefits (para las personas y empresas existentes en el área de estaciones)

Responsable de la implementación

Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin; CapMetro; Movability

Socios

No corresponde

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

de 1 a 2 años

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal N, P

Objetivos de ETOD

- 1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad

Estrategia: Administración de la demanda de transporte

Descripción: El Departamento de Transporte de Austin, CapMetro y Movability pueden colaborar en el desarrollo de programas de beneficios de movilidad de legado, similares a un Plan de Movilidad ETOD más amplio, para reducir los costos de desplazamiento (y vivienda) de los hogares. La audiencia y las características se ampliarían de los residentes en el sitio de ETOD para incluir a los residentes y empresas existentes en el área de estudio, con el objetivo de mejorar el acceso asequible y la movilidad a las empresas y destinos. Entre las características del programa para este público podrían figurar los pases de transporte gratuitos o subvencionados, el acceso a las instalaciones de ETOD para mejorar la movilidad y la información, el asesoramiento personalizado o el marketing sobre cómo utilizar el sistema y los destinos potenciales. Este paquete también puede beneficiarse de un proceso de co-creación comunitaria: trabajar con los miembros de la comunidad para adaptar los beneficios de la movilidad a sus experiencias y obstáculos.

Este programa aplicaría principios similares de respuesta comunitaria utilizados para mitigar la construcción de grandes líneas de tránsito en todo el país (como el metro de NYC 2nd Ave, Chicago), pero con una óptica de programa de administración de la demanda de transporte. El proceso de co-creación comunitaria tiene precedentes en el enfoque de la oficina de equidad racial del Departamento de Transporte de Seattle (Seattle Department of Transportation, SDOT) para la programación de TDM.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes?

En caso negativo, ¿podría existir?: Sí, podría considerarse una versión más específica del programa existente TDM de Get There ATX.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Un Programa de Beneficios de Movilidad del Legado encaja bien con las prioridades y programas establecidos, pero requerirá una coordinación significativa en la co-creación, implementación y funcionamiento.
- La comunidad será un socio clave en la implementación y será importante crear conjuntamente programas e incentivos para satisfacer sus necesidades.
- Por lo tanto, será clave generar confianza con la comunidad y desplegar “botas sobre el terreno” para la administración y el funcionamiento de este programa.
- Garantizar una fuente de financiación continua es el mayor reto de viabilidad. Las grandes empresas y los nuevos desarrollos suelen disponer de más recursos para dedicar a los programas de TDM. Podrían aprovecharse los mayores derechos de bonificación dentro del área de estudio de ETOD, aunque estos podrían competir con otros beneficios comunitarios.
- Es importante definir el área de captación, crear un paquete detallado de beneficios para la movilidad, identificar un plan de financiación sostenible/en curso y disponer de una estructura antes de la apertura de la estación; o bien, trasladar las comunicaciones y la planificación de la mitigación de la construcción a las comunicaciones de los beneficios para la movilidad antes de la apertura de la línea/estación.
- Será necesario identificar fuentes de financiación y asociaciones para la implementación de TDM.
- Para ayudar a definir el área de captación para el Programa de Beneficios de Movilidad de Legado, revisar el trabajo previo de Get There ATX y Smart Trips para entender qué barrios ya han sido objetivo. También es importante revisar las solicitudes de grandes desarrollos recientes, ya que en muchas de ellas se han incluido aspectos de TDM en los requisitos de mitigación del Análisis de Impacto del Tráfico en los últimos años. Debido al reciente crecimiento, es posible que haya llegado el momento de hacer un seguimiento de algunos barrios o de comprobar cómo han seguido utilizando los participantes los modos alternativos.

Métricas de éxito:

- Número de miembros de la comunidad que participan en programas de TDM, desglosado por poblaciones de legado y BIPOC cuando sea posible.
- El número de usuarios del sistema será otro factor importante para mostrar el impacto global de este programa, aunque no pueda atribuirse directamente.
- Proporción de viajes en vehículos no ocupados por un solo ocupante (SOV) dentro de las áreas geográficas del censo cercanas a las estaciones.
- Porcentaje de residentes del área que participan en (y empresas que ofrecen) programas de pases de transporte con descuento - similar a la participación en MetroWorks, el plan de compras al por mayor de CapMetro que permite a las organizaciones ofrecer a empleados y estudiantes pases de transporte con descuento.

Mejora del servicio de primera y última milla a las estaciones

Responsable de la implementación

Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin; CapMetro; Movability

Socios

Empresas de transporte urbano (por ejemplo, Lyft, Uber, etc.)

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:
de 1 a 2 años

Comienza la implementación:
Durante la construcción del tránsito

Periodo activo:
En curso

Objetivos del Consejo Municipal N, P

Objetivos de ETOD

- 1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad

Estrategia: Administración de la demanda de transporte

Descripción: CapMetro, Movability y ATD (en colaboración con las empresas de transporte de pasajeros existentes) pueden trabajar en la implementación de una variedad de programas para proporcionar servicios de primera y última milla a las estaciones, desde la promoción de MetroBike, el proveedor público de bicicletas compartidas de CapMetro, hasta la oferta de tarifas reducidas para los servicios de transporte de pasajeros. A menudo, el servicio de tránsito no es la primera opción de los posibles usuarios debido a las dificultades asociadas con llegar a la parada/estación de autobús más cercana o debido a los largos trayectos que pueden encontrar una vez que han llegado a la parada de tránsito más cercana a su destino final. Los servicios de primera y última milla tienen como objetivo mejorar la experiencia de los usuarios mejorando el acceso entre el origen/destino del usuario y el servicio de transporte.

Por ejemplo, en el área de Dallas, DART ofrece un servicio a la carta de puerta a puerta a través de GoLink. GoLink proporciona servicio a los clientes que viajan dentro de treinta y dos áreas de servicio diferentes, cubriendo un amplio sector del área de servicio de DART y conectando a los clientes con destinos clave, estaciones de ferrocarril y centros de tránsito. Una asociación con Uber permite a los usuarios elegir viajes compartidos UberPool para una mayor flexibilidad. DART también se ha asociado con Southern Dallas County Inland Port Transportation Management Association para ofrecer el servicio GoLink en Inland Port Connect Zone, un área del condado de Dallas con escasas opciones de transporte, pero donde se ubican cientos de empresas que proporcionan más de 30,000 puestos de trabajo.

Además, la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles ha puesto en marcha un programa similar de servicios a la demanda, Metro Micro, con ocho áreas de servicio diferentes en toda el área metropolitana de Los Ángeles. Del mismo modo, el servicio de recogida de CapMetro, Metro Micro, ofrece una espera máxima de 15 minutos desde la reservación hasta la recogida, con vehículos pequeños (de hasta 10 pasajeros) que prestan el servicio.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?: CapMetro proporciona una variedad de servicios que tienen el potencial de ser mejorados y ampliados para

proporcionar soluciones viables de primera/última milla a los usuarios del transporte público. Entre ellas se encuentran Pickup, de CapMetro, donde los usuarios tienen la opción de contratar servicios a la carta dentro de las áreas de servicio designadas, y MetroBike, la asociación de CapMetro con BCycle que permite a los usuarios alquilar bicicletas en lugares principales de la ciudad. El servicio de recogida ofrece a menudo una alternativa de movilidad en áreas de la ciudad con opciones de tránsito limitadas, todo ello al mismo costo que el servicio MetroBus. También es importante señalar que la Ciudad de Austin y CapMetro están trabajando para implementar mejoras en el programa MetroBike, con el objetivo de aumentar el número de bicicletas y estaciones de alquiler fuera del centro de la ciudad, trabajando en la sustitución de la flota actual de bicicletas para que sea totalmente eléctrica, y en general la mejora de esta opción para convertirse en una mejor solución de tránsito de primera/última milla. Los usuarios de CapMetro también pueden comprar pases de bicicleta y tren o autobús en un paquete, lo que mejora la conectividad entre servicios.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Definir qué servicios convendría implantar a nivel local, ya que existe la posibilidad de incluir una amplia variedad de alternativas de transporte para las opciones de movilidad de primera y última milla: lanzaderas a la demanda, asociaciones con servicios de transporte colectivo y micromovilidad, ampliación de los programas de bicicletas compartidas, etc.
- Identificar posibles asociaciones para ayudar a financiar programas de servicios de primera/última milla, incluidas organizaciones sin fines de lucro, empresas privadas y fundaciones con un interés personal en aumentar la movilidad en la región.
- Establecer relaciones con las empresas de redes de transporte (Transportation Network Companies, TNC) para mejorar los servicios de primera y última milla puede suponer un reto por una amplia variedad de cuestiones (por ejemplo, la creación de confianza entre las distintas instituciones y la rápida evolución del panorama en el entorno de TNC). Aunque varias agencias de todo el país han desarrollado asociaciones de éxito que aumentan las opciones de movilidad para el público con la ayuda de las TNC, otras (como CapMetro) han optado por desarrollar soluciones internas para atender mejor las necesidades de las poblaciones a las que sirven. Por lo tanto, es fundamental considerar todos los posibles inconvenientes y beneficios de las asociaciones con TNC antes de formar una asociación formal.

Métricas de éxito:

- Usuarios del sistema
- Niveles de utilización de los servicios de primera/última milla.
- Porcentaje de viajes realizados a tiempo (si se presta el servicio de recogida).
- Número de usuarios de MetroBike en las estaciones del Proyecto Connect.
- Compra y uso de paquetes de pases
- Evaluar el uso de MetroBike, Pickup u otras soluciones de micromovilidad para acceder a las paradas durante las encuestas a los clientes de CapMetro.
 - Siempre que sea posible, las métricas anteriores deben desglosarse por BIPOC y otras poblaciones prioritarias.

Programa Piloto de Movilidad Básica Universal

Responsable de la implementación
CapMetro; Movability

Socios
Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin

Cronograma
Comienza la planificación y el diseño:
de 3 a 4 años

Comienza la implementación:
Después de la construcción del tránsito

Periodo activo:
El programa piloto duraría de 1 a 2 años tras su puesta en marcha, luego En curso

Objetivos del Consejo Municipal N

- Objetivos de ETOD**
- 1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
 - 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
 - 4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad
 - 6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.

Estrategia: Administración de la demanda de transporte

Descripción: CapMetro y Movability, en colaboración con el Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin, deberían considerar la implementación de un Programa Piloto de Movilidad Básica Universal en Austin. La movilidad básica universal (Universal basic mobility, UBM) es un concepto amplio similar al de Ingreso Básico Universal. Muchos programas piloto de UBM han consistido en la entrega de tarjetas de débito prepagadas a residentes que reúnen los requisitos necesarios y que pueden utilizarse en diversos servicios de transporte y tránsito. En comparación con los programas de TDM, UBM es “todo zanahoria y nada de palo”, pero debe adaptarse a los más necesitados. Las áreas de estaciones del Proyecto Connect son un lugar ideal para poner a prueba programas más amplios de equidad en la movilidad como UBM, y el programa debería considerar la posibilidad de dirigirse a los más necesitados, como los miembros de la comunidad con ingresos extremadamente bajos, las personas que sufren inestabilidad en la vivienda o los trabajadores de sectores tradicionalmente mal pagados, como las guarderías y los servicios, donde los empleados no están obligados a cobrar el salario mínimo federal, etc.

Un ejemplo nacional de esta herramienta es la aplicada por el Departamento de Transporte de Los Ángeles (Los Angeles Department of Transportation, LADOT), líder en este ámbito. La agencia puso en marcha a principios de año un programa piloto de Movilidad Básica Universal, que incluye subvenciones al transporte para 2,000 residentes, un servicio de transporte comunitario en demanda y ampliaciones del uso compartido de vehículos eléctricos. Del mismo modo, Oakland también ha puesto en marcha un programa piloto UBM, que proporciona a 500 residentes \$300 para gastar en opciones de transporte. El programa piloto aún está en marcha, pero ya ha tenido repercusiones entre los participantes: el 23% ha declarado que conduce solo con menos frecuencia.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?:

CapMetro ofrece tarifas reducidas y gratuitas a determinadas personas calificadas, y el Fondo Transit Empowerment permite a las organizaciones 501(c)(3)s y otras que reúnan los requisitos solicitar la obtención de pases de transporte gratuitos y a precios reducidos. Además, Capital Metro está poniendo en marcha un programa de limitación de tarifas como parte del rediseño de la estructura tarifaria

en los próximos meses, lo que podría proporcionar el marco tecnológico/logístico para un programa UBM para el tránsito. Además, la Ciudad de Austin está trabajando en la puesta en marcha de un Programa Piloto de Ingresos Garantizados, que proporciona a las familias e individuos participantes \$1,000 mensuales durante un año (no para el uso exclusivo de servicios de transporte, ya que los participantes no tienen restricciones sobre el uso que pueden hacer de sus fondos). Los esfuerzos de UBM pueden extraer enseñanzas del programa piloto de Ingresos Garantizados y convertirse potencialmente en un complemento de futuras adaptaciones de este programa. MetroBike gestiona el programa Bikeshare for All (Bicicletas compartidas para todos), que colabora con la Autoridad de la Vivienda de Austin para ofrecer pases anuales con descuento por \$5 al año.

Retos y consideraciones de la implementación:

- El Programa Piloto de Movilidad Básica Universal podría presentar dificultades políticas para su adopción debido a su carácter innovador, pero estas pueden superarse si los objetivos del proyecto se expresan con claridad y el programa está bien diseñado y gestionado.
- Definir qué servicios participarán en el programa (por ejemplo, MetroBike, opciones para compartir coche, servicios de taxi, furgonetas compartidas, etc.) y tratar de que el programa funcione mejor para cada tipo de viaje potencial.
- El programa debería debatirse junto con otros posibles cambios en las tarifas.
- Al tratarse de un programa piloto, el seguimiento del comportamiento de los participantes durante el mismo será fundamental para comprender la eficacia del programa, lo que requerirá mayores costos administrativos.
- También podría incluirse en el programa piloto UBM un socio universitario de investigación para supervisar e informar los resultados. Una tercera parte independiente (por ejemplo, una organización sin fines de lucro) puede participar en la aplicación de esta política, proporcionando apoyo operativo y administrativo. Del mismo modo, las ciudades vecinas pueden convertirse en socios del programa piloto, ya que muchos de sus residentes se desplazan al área de servicio de CapMetro y podrían beneficiarse de las mejoras propuestas.
- La definición de los parámetros del programa piloto y la identificación de posibles fuentes de financiación también son fundamentales para su implementación.

Métricas de éxito:

- Impacto del proyecto piloto UBM en la situación vital de los participantes, medido a través de una encuesta de seguimiento (por ejemplo, ¿qué beneficio se obtuvo? ¿Pudieron acceder a empleos/guarderías/otros servicios? ¿El piloto de UBM les permitía permitirse otras necesidades)? Se considera la métrica principal.
- Uso de la tarjeta UBM y uso del sistema por los participantes en el programa
- Cambio en el uso del modo de desplazamiento antes y después del programa piloto, medido mediante una encuesta de seguimiento de los participantes en el programa. Sin embargo, el éxito no se define únicamente por el cambio de modalidad no automovilístico, ya que muchos participantes pueden no poseer un automóvil y optar por utilizar su presupuesto UBM en compartir automóvil, lo que puede ampliar su movilidad, el objetivo más importante del programa piloto.

Programa de Vehículos Comunitarios

Responsable de la implementación

Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin

Socios

Empresas privadas de autos compartidos existentes (por ejemplo, Zipcar, etc.)

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:
de 3 a 4 años

Comienza la implementación:
Después de la construcción del tránsito

Periodo activo:

El programa piloto duraría de 1 a 2 años tras su puesta en marcha, luego En curso

Objetivos del Consejo Municipal N

Objetivos de ETOD

- 1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad

Estrategia: Administración de la demanda de transporte

Descripción: Para aumentar las opciones de movilidad, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin deberá considerar el desarrollo de un programa de coches comunitarios (con la posible colaboración de las empresas privadas de autos compartidos existentes). Podrían proporcionarse y comercializarse vehículos de uso compartido a los usuarios de ETOD y de los sitios de legado para ayudar a proporcionar más recursos a los hogares que deseen utilizar el nuevo transporte público como modo principal pero que necesiten apoyo, facilitando o haciendo más factible que los hogares no utilicen el automóvil (especialmente los hogares con una carga económica elevada). Considerar la posibilidad de exigir estacionamientos para vehículos compartidos y vehículos eléctricos como parte de los reglamentos de zonificación ETOD. Para mejorar aún más las opciones de movilidad, considerar la posibilidad de ofrecer programas de bicicletas compartidas junto con el programa de automóviles comunitarios. También puede incluirse un programa de uso compartido de bicicletas eléctricas de carga para ofrecer a los residentes y propietarios de pequeñas empresas mejores opciones para transportar objetos cuando sea necesario.

Un ejemplo nacional de esta herramienta es el aplicado por la ciudad de Denver, que utilizó \$300,000 de la financiación de la Ley CARES para poner en marcha un programa piloto que introdujo siete vehículos eléctricos de uso compartido en seis barrios desfavorecidos de la ciudad. En el Valle de San Joaquín de California, el Programa Piloto de Movilidad ZEV Valley Air (que tuvo lugar de mayo de 2018 a enero de 2022) proporcionó a los participantes del proyecto en comunidades desatendidas seleccionadas la oportunidad de alquilar vehículos eléctricos, por días u horas, a bajo costo. En Boston, se ha puesto en marcha recientemente el programa Good2Go, centrado en la equidad, que proporciona vehículos eléctricos a través de autos compartidos “con tarifas de escala móvil” para ofrecer opciones asequibles de transporte limpio a las comunidades desfavorecidas.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?:

Austin fue una de las primeras ciudades en permitir el uso de autos compartidos privado (Car2Go), y actualmente cuenta con Zipcar y Free2Move (aunque Car2Go ya no presta servicio en Austin, ha reaparecido en otros mercados estadounidenses a partir

de septiembre de 2022). Además, el programa de Servicios de Movilidad Compartida de la Ciudad de Austin realiza un seguimiento de los servicios de micromovilidad y vehículos compartidos en la ciudad. No existen obstáculos legales claros para crear un programa de asociación con una empresa de autos compartidos dirigido por la Ciudad. El ASMP también aboga por la expansión de autos compartidos, especialmente en las comunidades con menos servicios, y también identifica los autos compartidos como un servicio que podría ubicarse en los centros de movilidad.

Retos y consideraciones de la implementación:

- La asequibilidad del programa de autos comunitarios es importante para proporcionar equitativamente a más habitantes de Austin esta opción de acceso. Considerar opciones tales como tarifas basadas en los ingresos y en una escala móvil, y/o emparejar el programa de autos comunitarios con el Programa Piloto de Movilidad Básica Universal.
- El control del cumplimiento (garantizar que los socios del proyecto sigan los procedimientos exigidos) será un aspecto clave de esta política, ya que podría haber un número limitado de socios disponibles para implementar programas de uso compartido del auto.
- Es necesario analizar y abordar la disponibilidad de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos para garantizar que respalde eficazmente la escala de cualquier programa de autos comunitarios que se elija.
- Una mayor participación de la comunidad en el marco del Proyecto Connect puede ayudar a calibrar mejor el interés por este tipo de programa.

Métricas de éxito:

- Impacto del programa de autos comunitarios en la situación vital de los participantes, medido mediante una encuesta de seguimiento (¿qué beneficio se obtuvo? ¿Pudieron acceder a empleos/guarderías/otros servicios)?
- Costo medio de viaje: Un programa como este tendría “éxito” si permitiera a un mayor número de residentes reducir sus costos totales de viaje al reducir o eliminar el costo de la propiedad de un automóvil privado, pero esto es difícil de rastrear. ATD podría distribuir encuestas entre los participantes para saber cómo ha afectado el programa a los gastos de sus hogares.
- Aumento del número de hogares sin automóvil, según el censo de EE.UU.

Estrategia de acceso equitativo a las estaciones

Responsable de la implementación

Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin

Socios

CapMetro; Arquitectura y Diseño Urbano de ATP

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

de 3 a 4 años

Comienza la implementación:

Después de la construcción del tránsito

Periodo activo:

El programa piloto duraría de 1 a 2 años tras su puesta en marcha, luego En curso

Objetivos del Consejo Municipal N

Objetivos de ETOD

- 1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad

Estrategia: Mejora de las infraestructuras de movilidad

Descripción: Una estrategia de acceso equitativo a las estaciones da forma a la priorización e implementación de las mejoras de acceso a las estaciones, y podría desarrollarse en colaboración entre los Departamentos de Transporte y Obras Públicas de la Ciudad de Austin, así como con CapMetro. Una estrategia equitativa deberá priorizar los impactos elevados en los tiempos de viaje regionales de los hogares dependientes del transporte público.

La estrategia puede incluir detalles de diseño de las estaciones que prevean transbordos de autobús sin interrupciones y cualquier necesidad de integración de autobuses (como espacio de escala, capacidad de carga y tratamientos de priorización de autobuses); este ha sido un aspecto a mejorar en los sistemas de legado de EE.UU. que tendían a dar una prioridad excesiva a las inversiones en park-and-ride a expensas de las conexiones de autobús, a pie y en bicicleta. Los bonos de movilidad existentes u otros mecanismos en áreas prioritarias específicas pueden utilizarse para mejorar rápidamente la conectividad peatonal, en autobús y en bicicleta dentro de las áreas de estaciones, con especial atención a la conexión directa de las viviendas existentes con el transporte público. Es fundamental fijarse el objetivo de completar el 100% de las aceras en las áreas de estaciones. Otras consideraciones a tener en cuenta son el acceso a las aceras públicas a mitad de manzana para una mayor permeabilidad, los pasos de peatones en los extremos de la plataforma de tránsito para facilitar el cruce, además de los pasos peatonales en las intersecciones y las áreas de refugio para peatones en los camellones cuando las calles son anchas. Considerar también la compra estratégica de servidumbres para la conexión de aceras y senderos en áreas con derecho de paso limitado.

A nivel nacional, el Estudio de Acceso a las Estaciones de MBTA destaca las necesidades de acceso a las estaciones e identifica estrategias para que la agencia y otros socios mejoren el acceso a las estaciones; la Política de Acceso a las Estaciones de BART se adoptó en 2016, y fue diseñada para permitir un acceso seguro, cómodo y asequible, apoyando al mismo tiempo la sostenibilidad y la habitabilidad.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?: Sí: la planificación de áreas pequeñas en Austin ha incluido tradicionalmente un componente de movilidad/acceso, incluidos los actuales planes de áreas de estación TOD adoptados para la Línea Roja. Este esfuerzo implicaría un proceso de planificación más holístico de todo el sistema para priorizar las recomendaciones de acceso.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Debe ser elevado inmediatamente en el proceso de planificación de la estación.
- Debido a las limitaciones de la financiación pública y a la existencia de otras prioridades en materia de infraestructuras, la priorización de las áreas de estaciones del Proyecto Connect requerirá una mayor coordinación y debates con los responsables de la implementación.
- Considerar la posibilidad de ofrecer incentivos y/o requisitos a los urbanizadores para que construyan áreas de recogida y bajada para que las opciones de movilidad alternativa conecten con las estaciones. Flexibilizar el diseño para poder pasar a otras opciones cuando estén disponibles.
- Es importante coordinarse con los equipos y programas de Proyecto Connect afectados para mantener la coherencia. Incluir prioridades específicas de acceso a las estaciones como parte del diseño y la implementación en curso de las estaciones y de áreas de estaciones y utilizar el marco de forma coherente para orientar también las inversiones futuras. Es imprescindible coordinarse con los Programas de Aceras, Senderos Urbanos, Construcción de Corredores y Bicicletas para los proyectos pendientes, planificados y existentes. Considerar también el borrador del Plan ATX Walk, Bike, Roll y el Informe de Mejora del Tránsito para la integración y priorización de proyectos.

Métricas de éxito:

- Porcentaje o pies lineales de aceras faltantes y porcentaje de rampas de aceras faltantes (sin embargo, es importante señalar que el proyecto ATX Walk Bike Roll está actualmente obteniendo retroalimentación de la comunidad para determinar la viabilidad de las Calles Compartidas como una alternativa probable para completar las aceras faltantes).
- Pies lineales de áreas peatonales construidas
- Pies lineales de senderos urbanos construidos
- Usuarios del sistema
- Porcentaje de viajes en vehículos no ocupados por un solo ocupante (SOV) dentro de las áreas geográficas del censo cercanas a las estaciones
- Número de unidades residenciales a menos de media milla o 3 millas en bicicleta del área de la estación
- Reducción de los tiempos de viaje regionales para los hogares dependientes del transporte público.
 - Siempre que sea posible, las métricas anteriores deben desglosarse por BIPOC y otras poblaciones prioritarias.

Objetivo de división de modalidad para cada estación

Responsable de la implementación

Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin

Socios

CapMetro

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

de 1 a 2 años

Comienza la implementación:

Durante la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

N, O, Q

Objetivos de ETOD

- 1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
- 4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad

Estrategia: Mejora de las infraestructuras de movilidad

Descripción: CapMetro y la Ciudad deberán considerar la implementación de objetivos de división de modalidad para cada estación. Los objetivos de la división de modalidad para cada área de estación pueden identificarse y seguirse. Las encuestas periódicas y los datos del censo pueden servir para hacer un seguimiento de esos objetivos. Los anteriores proyectos estadounidenses de TOD han tenido el defecto de que los usuarios del área de estaciones no utilizan el transporte público tanto como los habitantes anteriores. De este modo, la división de movilidad es en parte una medida de equidad que ayuda a responder a la pregunta “¿se está trasladando la gente cerca de la estación solo por su mayor potencial inmobiliario o como atractivo de venta?” o “¿está utilizando la infraestructura que hemos creado para mejorar su vida/acceso?” Los datos sobre la división de modalidad ayudarán a orientar futuras intervenciones y a obtener importantes datos sobre los resultados.

En Washington, DC, la Guía de planificación del área de la estación de WMATA (2017) recomienda que “cada plan del sitio de la estación debe abordar las condiciones específicas de un sitio, la división del modo de acceso y los objetivos únicos de desarrollo orientado al tránsito (TOD)”. El documento también incluye una visión general de la jerarquía de acceso de la agencia, que “informa de la ubicación de varias rutas de circulación y las instalaciones de transferencia sobre la base de la conveniencia priorizada y cada modo de acceso” y prioriza los modos de acceso (con los peatones en primer lugar, seguido de bicicletas, tránsito, kiss & ride, y park & ride).

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes?

De no ser así, ¿podría existir?: En cierta medida: la Ciudad adoptó un objetivo de división de modalidad del 50% de los viajes al trabajo en vehículos sin un único ocupante (SOV) para 2039. Para alcanzar ese objetivo, las comunidades ricas en transporte público, como el área de estudio de ETOD, deberán tener una cuota de modo SOV mucho más baja, pero no se ha propuesto ningún estudio específico sobre un objetivo razonable de división de modalidad para cada estación. Además, el Manual de Criterios de Transporte (Transportation Criteria Manual, TCM) actualizado incluye objetivos de reducción de viajes para urbanizaciones en función de su ubicación (la reducción de viajes puede considerarse relacionada con la división de modalidad). Se podría considerar la modificación de otros objetivos de reducción de viajes en TCM para las áreas de estaciones.

Retos y consideraciones de la implementación:

- El seguimiento de los modos de transporte compartidos existentes y futuros con datos fácilmente disponibles, como la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) de la Oficina del Censo, carece de precisión en áreas geográficas más pequeñas (como un área de amortiguación de ½ milla del área de la estación).
- Elevada carga administrativa para la identificación y el seguimiento de la división de modalidad mediante mecanismos de encuesta estadísticamente válidos.
- La división de modalidad existente puede proporcionar una base de referencia poco fiable dados los efectos actuales de la pandemia de COVID-19.
- Se puede realizar un estudio de referencia para la aplicación del programa y para ayudar a identificar los objetivos de división de modalidad para cada estación.
- Pueden aplicarse mejoras específicas en las estaciones para ayudar a alcanzar los objetivos de división de modalidad en las áreas de estaciones.
- Determinar la división de modalidad de referencia existente para cada área de estaciones utilizando métodos de encuesta estadísticamente significativos.
- Calibrar los objetivos de división de modalidad basándose en la coordinación con las actualizaciones del Plan Estratégico de Movilidad de Austin, según sea necesario.

Métricas de éxito:

- Proporción de viajes en vehículos no ocupados por un solo ocupante (SOV) dentro de las áreas geográficas del censo cercanas a las estaciones.
 - Siempre que sea posible, las métricas anteriores deben desglosarse por BIPOC y otras poblaciones prioritarias.

Reducción gradual de los requisitos de estacionamiento en las áreas ETOD

Responsable de la implementación

Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin;
Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

No corresponde

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

Dentro de 1 año

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del transporte público (mínimos de estacionamiento)

Periodo activo:

En curso con transición por fases

Objetivos del Consejo Municipal

E, N, P, R, Y

Objetivos de ETOD

- 1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
- 3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Administración de estacionamientos

Descripción: ATD y el Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin pueden trabajar en la reducción gradual de los requisitos de estacionamiento en las áreas ETOD. Los reglamentos de zonificación actuales ofrecen oportunidades para la reducción del estacionamiento en las áreas TOD existentes (hasta el 60%), y otras opciones de reducción del estacionamiento mediante el cumplimiento de diversos umbrales para las parcelas no zonificadas TOD. Sin embargo, este proceso es engorroso e imprevisible. La Ciudad puede aplicar un plan de reducción del estacionamiento en tres niveles en las estaciones para reducirlo con el tiempo:

1. **La eliminación total de los mínimos de estacionamiento** para todas las parcelas en las áreas ETOD definidas proporcionaría un proceso de desarrollo mucho más ágil y permitiría a los urbanizadores adecuar el estacionamiento a la demanda en las áreas ricas en transporte público, aumentando la probabilidad de que los proyectos con más viviendas y/o más viviendas asequibles o espacio comercial puedan ser financieramente viables.
2. **Implantar un tope máximo de estacionamiento** sería el siguiente paso después de los mínimos de estacionamiento. Sería necesario un estudio más detallado para determinar los máximos de estacionamiento adecuados en las áreas de estaciones.

3. **Contabilización de los estacionamientos previstos en los nuevos proyectos en el coeficiente de superficie construida (floor-area-ratio, FAR).** Este detalle no se aplica actualmente en otras áreas de la ciudad que no tienen mínimos y crea incentivos para construir grandes cantidades de nuevos estacionamientos en garajes estructurados, ya que no hay penalización ni compensación. Puede ser importante establecer un límite máximo de estacionamiento para garantizar que el estacionamiento no desplace a las viviendas dentro del área FAR.

En todo el país, decenas de ciudades han suprimido los requisitos de estacionamiento en las áreas cercanas al transporte público, y muchas han suprimido por completo los requisitos de estacionamiento en toda la ciudad (Raleigh, Sacramento, Richmond, Minneapolis, etc.) En Denver, el estacionamiento cuenta como FAR en algunas subáreas del distrito central de negocios (CBD). La Ciudad de Charlotte establece máximos de estacionamiento solo en las áreas TOD.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?: La eliminación de los mínimos de estacionamiento ya existe en Austin. En la actualidad, las parcelas zonificadas como Distrito Comercial Central (Central Business District, CBD) y Superposición de Barrio Universitario (University Neighborhood Overlay, UNO) no requieren estacionamiento.

Sin embargo, dada la falta de límites máximos de estacionamiento, el mercado ha generado una importante oferta de nuevos estacionamientos, especialmente en el centro de la ciudad. La inclusión del estacionamiento en FAR no existe en Austin. El estacionamiento está exento del FAR en todas las áreas existentes. Sin embargo, no parece que existan limitaciones legales para incluir el estacionamiento en los cálculos del FAR.

Retos y consideraciones de la implementación:

- La falta de **requisitos** de estacionamiento no se traduce necesariamente en una disminución de la **construcción** de estacionamientos, a menudo debido a las limitaciones de financiación del desarrollo. La participación proactiva de las instituciones financieras, incluido el uso de datos comparativos del mercado local, es importante para garantizar que un cambio significativo en los requisitos de estacionamiento pueda ser apoyado e implementado.
- Debería implementarse mediante un conjunto holístico de cambios en la zonificación de los barrios cercanos a las estaciones, que también podría incluir el estudio de otras soluciones adecuadas a la ubicación para aliviar las preocupaciones por la reducción del estacionamiento. Esto puede incluirse en cualquier cambio de zonificación recomendado que avance a través del proceso regulador de la ciudad tras la finalización del estudio ETOD.
- El estudio de las normas anteriores de reducción del estacionamiento y su impacto cuantitativo en la utilización del estacionamiento y del espacio en las aceras puede ser útil para informar mejor esta política.
- También es importante explorar los vínculos potenciales y las lecciones de los requisitos de estacionamiento en el programa “Affordability Unlocked”, que solo requiere estacionamiento ADA, y explorar si esos requisitos o similares pueden ser adoptados en las áreas ETOD.
- Para garantizar que esta herramienta cumpla su objetivo y no compita con otras prioridades de la ETOD, como la creación de viviendas asequibles y la satisfacción de las necesidades de los residentes actuales (algo que es importante tener en cuenta, ya que muchos residentes con bajos ingresos bajas necesitan sus vehículos para trabajar), habrá que considerar el paso de la eliminación de los mínimos de estacionamiento a la institución de máximos y a la inclusión del estacionamiento en los cálculos de las FAR teniendo en cuenta el contexto de cada área de estación.
- Es importante probar las implicaciones de la financiación del desarrollo para incluir el estacionamiento en FAR utilizando una variedad de escenarios.
- Las estrategias de estacionamiento in situ deben desarrollarse en colaboración con las estrategias de estacionamiento en la vía pública (como precios dinámicos) para garantizar que la demanda de estacionamiento no se externalice a la vía pública.

Métricas de éxito:

- La proporción global de estacionamiento en el área de estudio podría indicar si esta norma está desincentivando la construcción de estacionamientos, pero otro resultado clave sería si este cambio fomenta el aumento de la oferta de viviendas, especialmente en los precios más bajos, y también si fomenta el uso del transporte público.

Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco.

Administración de estacionamientos Park & Ride

Responsable de la implementación
CapMetro

Socios
Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin

Cronograma
Comienza la planificación y el diseño:
de 1 a 2 años

Comienza la implementación:
Después de la construcción del tránsito (con apertura del sistema)

Periodo activo:
En curso

Objetivos del Consejo Municipal N

Objetivos de ETOD
1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible

Estrategia: Administración de estacionamientos

Descripción: El Equipo de Transporte de CapMetro debería desarrollar un programa de administración de estacionamientos Park & Ride (P&R) con el apoyo del Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin. Agencias de todo el país administran la oferta y la demanda de estacionamiento en Park & Rides cobrando por estacionarse. Sin embargo, las instalaciones de P&R de CapMetro son de uso gratuito para el público. Los ingresos procedentes del estacionamiento de las estaciones pueden reinvertirse en infraestructuras de acceso in situ para todas las modalidades de viaje. Si la estructura de tarifas genera ingresos netos adicionales, pueden dedicarse a programas de administración de la demanda de viajes (TDM) en el área de estaciones o a otros servicios, como baños para los usuarios del transporte público o infraestructuras para otros eventos relacionados con la comunidad, como mercados agrícolas, noches de cine en familia, etc.

La mayoría de los grandes sistemas de transporte cobran al menos una parte del estacionamiento previsto en P&R. Algunas agencias, como el Distrito de Transporte Regional (RTD) de Denver, cobran tarifas diferentes a los usuarios “dentro del sistema” y a los “fuera del sistema” en función de la ubicación de la matrícula del automóvil.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?: CapMetro no cobra actualmente por estacionarse en P&R, pero no hay ninguna limitación legal que les impida hacerlo. Además, actualmente está en marcha el Programa de Estacionamientos Asequibles (de la Ciudad de Austin y Downtown Austin Alliance), que ofrece a los empleados del sector del entretenimiento y los servicios del centro de la ciudad estacionamientos asequibles en garajes designados del área.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Existen consideraciones de equidad para los residentes o empleados que deseen utilizar el transporte público pero se encuentren demasiado lejos de las estaciones y no dispongan de otro medio fiable para acceder a ellas que no sea un vehículo. La inclusión de las tarifas P&R en una política global de acceso equitativo a las estaciones puede contribuir a garantizar que los costos de estacionamiento no recaigan principalmente en los usuarios con bajos ingresos.

- También podrían aplicarse conceptos similares a la limitación de tarifas y al programa de estacionamiento asequible de la Ciudad de Austin para los costos de Park and Ride. Las consideraciones de equidad (como la capacidad de los hogares con bajos ingresos para pagar las posibles tasas de P&R) también deben tenerse en cuenta a la hora de desarrollar cualquier política de aplicación de la ley o de remolque.
- El equipo de transporte de CapMetro debería recopilar datos y estudiar a los usuarios de Park and Ride para comprender mejor y aplicar las consideraciones de equidad. Del mismo modo, analizar las condiciones de cada Park and Ride para determinar el número de usuarios y las necesidades de estacionamiento específicas de cada estación, así como para determinar si es necesario cobrar tarifas a los usuarios. También pueden aplicarse tarifas en función de la demanda (por ejemplo, para eventos especiales), si procede. A medida que se desarrollen nuevas opciones de transporte y cambien las condiciones, realizar las actualizaciones necesarias.
- Aplicar métodos para garantizar que las personas que acceden a los servicios de tránsito utilizan realmente las instalaciones de P&R.
- Estudiar alternativas tecnológicas para simplificar la experiencia del estacionamiento (por ejemplo, tarifas automáticas basadas en la ubicación de la matrícula del automóvil).
- El equipo de transporte de CapMetro debe coordinarse con los equipos de diseño del proyecto en cuanto a los supuestos para las tarifas de P&R. Es importante establecer una política global de administración de P&R antes de la primera apertura del nuevo P&R del sistema Proyecto Connect (probablemente en los corredores de MetroRapid), con una amplia participación de la comunidad para comprender las ventajas y desventajas de las diferentes estructuras de tarifas y necesidades.

Métricas de éxito:

- Índices de uso de Park & Ride.
- Ingresos de Park & Ride (si corresponde).
- Análisis de los datos demográficos de los usuarios de Park & Ride, cuando estén disponibles, para realizar un seguimiento de las consideraciones de equidad de las tarifas de P&R para las poblaciones prioritarias.

Requisitos de estacionamiento compartido/Programa de participación pública

Responsable de la implementación

Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin; CapMetro

Socios

No corresponde

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

de 1 a 2 años

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

N, P

Objetivos de ETOD

- 1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
- 6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.

Estrategia: Administración de estacionamientos

Descripción: El Departamento de Transporte de Austin y el Equipo de Transporte de CapMetro pueden desarrollar un programa de estacionamiento compartido entre usos mixtos, permitiendo la participación de entidades de legado. El programa implicaría principalmente acuerdos de desarrollo del sector privado: sin embargo, en algunas áreas de estaciones, los recursos de estacionamiento público podrían ser candidatos a acuerdos de estacionamiento compartido. El estacionamiento compartido tiene el potencial de maximizar el uso de las instalaciones actuales y reducir la necesidad de añadir estacionamiento, al tiempo que contribuye a disminuir la congestión y a crear entornos más transitables.

Los acuerdos de estacionamiento compartido son una política muy común en muchas ciudades para reducir los requisitos de estacionamiento. La ciudad de Sacramento, California, ha hecho hincapié en los acuerdos de estacionamiento compartido con propietarios privados con el objetivo de utilizar mejor las instalaciones existentes y disminuir la necesidad de construir nuevos estacionamientos. Como consecuencia (en 2015), la Ciudad contaba con unos 10,000 lugares de estacionamiento en acuerdos compartidos, lo que supuso unos ingresos de alrededor de \$1 millón y un ahorro estimado de \$40 millones.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? En caso afirmativo, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? En caso negativo, ¿podría existir?: Sí: los urbanizadores pueden suscribir acuerdos de estacionamiento compartido que reducen los requisitos de estacionamiento en algunas áreas. Los estacionamientos compartidos (permitidos por el código de la Ciudad) pueden ubicarse tanto dentro como fuera de las instalaciones.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Los acuerdos de estacionamiento compartido ya están permitidos en la política vigente, pero pueden actualizarse/adaptarse mediante el proceso reglamentario de la Ciudad a través de cualquier cambio integral de zonificación en las áreas ETOD. También es pertinente mantener conversaciones con el personal de la Ciudad de Austin para examinar cómo las futuras modificaciones del código pueden incluir requisitos mejorados de estacionamiento compartido/fuera de las instalaciones.
- Los costos de elaboración de los planos de sitios necesarios para las solicitudes de estacionamiento compartido pueden resultar prohibitivos para las pequeñas empresas: la aplicación de políticas que ayuden a mitigar esos costos puede contribuir a que el estacionamiento compartido se generalice.
- Las estrategias de estacionamiento in situ deben desarrollarse en coordinación con las estrategias de estacionamiento en el derecho de paso (como precios dinámicos) para garantizar que la demanda de estacionamiento no se externalice al derecho de paso.

Métricas de éxito:

- Medir la proporción global de estacionamiento en el área de estudio a lo largo del tiempo podría indicar si esta norma está desincentivando la construcción de estacionamientos.

Uso de terrenos y diseño urbano

Políticas de uso de terrenos de una comunidad completa

- Establecer una intensidad mínima de uso de terrenos para usos que favorezcan el transporte público
- Permitir más flexibilidad en los usos permitidos en la planta baja de los edificios

Desarrollar incentivos, normas o reglamentos

- Establecer objetivos elevados de vivienda asequible para los terrenos de propiedad pública dentro de las áreas ETOD
- Reimaginación de los requisitos de compatibilidad
- Incentivar las amenidades públicas que mejoren la salud y el bienestar de la comunidad
- Cuadro de mando de equidad para los proyectos ETOD

Invertir en el espacio público

- Provisión de espacios cívicos en torno a las estaciones de tránsito
- Involucrar a la comunidad en el proceso de diseño del espacio público
- Marco de diseño de infraestructuras ciclistas y peatonales específicas para cada contexto
- Protección y fomento de la cubierta de árboles

Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco.

Establecer una intensidad mínima de uso de terrenos para usos de apoyo al transporte público

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

CapMetro; Departamento de Servicios de Desarrollo de la Ciudad de Austin

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

Dentro de 1 año

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

H, N, R, S, Y, BB, CC, DD

Objetivos de ETOD

- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable
- 4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad
- 5. Apoyar barrios saludables que satisfagan las necesidades diarias

Estrategia: Políticas de uso de terrenos para una comunidad completa

Descripción: A través del desarrollo de un distrito de zonificación de superposición de tránsito equitativo (ver la herramienta de Superposición ETOD Inclusiva en la sección de Asequibilidad de Vivienda), el Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin puede establecer una mezcla inclusiva de usos de apoyo al tránsito en las áreas de estación ETOD para servir a personas de diversos grupos de ingresos y atender sus necesidades. Los usos que favorecen el transporte público fomentan un uso cómodo y eficaz del mismo por parte de todos los grupos de ingresos, lo que se traduce en un aumento del número de usuarios. Estos usos, que suelen caracterizarse por una mayor intensidad, una mezcla de usos, el apoyo a un entorno transitable y acogedor para las personas y una mejor administración de estacionamientos, pueden incluir viviendas multifamiliares, desarrollos comerciales de mayor intensidad y servicios. Cuando se agrupan en torno a una instalación de transporte público, los usos que favorecen el transporte público facilitan a los residentes y trabajadores el acceso a las necesidades cotidianas, los servicios del barrio, los servicios y las oportunidades recreativas, así como el acceso a destinos clave, como el trabajo y la escuela, sin necesidad de usar el automóvil.

El establecimiento de un distrito de zonificación superpuesto de tránsito equitativo puede hacerse estudiando y estableciendo una norma de intensidad mínima de desarrollo para crear un nivel objetivo de actividad. Esto también requiere directrices de diseño específicas para garantizar que la forma física construida se relacione con el ámbito público. Las directrices sobre el espacio público deben hacer hincapié en la accesibilidad de los usos para todos y ayudar a mejorar el desplazo a pie y en bicicleta en torno al transporte público. Los usos centrados en el automóvil que tienden a depender del acceso en auto y no se relacionan con el ámbito público deberían prohibirse en las áreas de estaciones de ETOD. Dichos usos pueden incluir gasolineras, bodegas personales y tiendas de autoservicio. Esta herramienta se desplegaría como parte de la superposición de zonificación ETOD y ayudaría a definir qué usos no se permitirían por no ser de apoyo al transporte.

La ciudad de Minneapolis ha aprobado una resolución que prohíbe la construcción de nuevos “drive-throughs” con el fin de fomentar el acceso peatonal, la seguridad y la equidad en el entorno urbano, limitando este uso orientado al automóvil.

El Plan Comunitario de Warm Springs/South Fremont para la estación de Bay Area Rapid Transit (BART) en Fremont (California) establece un marco flexible para usos compatibles con el transporte público en densidades sostenibles y sensibles al mercado. De este modo, se garantiza la consecución del objetivo de urbanización total y, al mismo tiempo, se crea un entorno dinámico y agradable para los peatones. Se propone una combinación de ocho usos de terrenos favorables al transporte público en diez áreas geográficas de uso de terrenos dentro del área de estaciones. A cada Área de uso de terrenos se le asigna una Tipología de uso de terrenos que determina la mezcla e intensidad de usos más adecuada a ese contexto. Las Normas de Utilización de Terrenos establecen los parámetros e incluyen los objetivos de Intensidad Mínima de Edificación, Estacionamiento Máximo y Empleos/Acre.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?: Existen algunas políticas similares a este tipo de reglamento en las áreas superpuestas. La superposición del barrio universitario (UNO), que promueve el desarrollo de alta densidad en el área oeste del campus de la Universidad de Texas, prohíbe los estacionamientos comerciales en superficie fuera de la calle y los estacionamientos comerciales fuera de la calle en una estructura en el subdistrito del campus oeste exterior. El Plan Regulador del Corredor Este de Riverside también ofrece un ejemplo de fomento de los usos que favorecen el tránsito, a través de una bonificación por densidad, así como del estacionamiento compartido opcional, la reducción de los requisitos mínimos de estacionamiento fuera de la vía pública, las normas de diseño del estacionamiento y los requisitos de estacionamiento para bicicletas.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Los usos orientados al transporte público y a los automóviles deberán definirse en colaboración con la comunidad y el nivel de intensidad de los usos deberá incorporarse a la zonificación ETOD.
- Para desarrollar los umbrales y las métricas deben utilizarse tanto los estudios de casos locales de Austin como los nacionales.
- Los umbrales y métricas desarrollados a través de esta herramienta de la política deben evolucionar con el tiempo.
- Será necesario crear un proceso de seguimiento de los avances en relación con los objetivos y metas.

Métricas de éxito:

- Desarrollar métricas de intensidad de uso de terrenos basadas en la tipología del área de la estación y utilizar estas métricas para medir el nivel de éxito.
- Realizar un seguimiento de los parámetros establecidos en los umbrales mínimos y las directrices de diseño durante todas las fases de aplicación del ETOD.

Permitir más flexibilidad en los usos permitidos en la planta baja de los edificios

Responsable de la implementación
Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios
Departamento de Servicios de Desarrollo de la Ciudad de Austin; Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin; Urbanizadores

Cronograma
Comienza la planificación y el diseño:
Dentro de 1 año

Comienza la implementación:
Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:
En curso

Objetivos del Consejo Municipal
H, I, L, R, S

Objetivos de ETOD
2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad
5. Apoyar barrios saludables que satisfagan las necesidades diarias
6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.

Estrategia: Políticas de uso de terrenos para una comunidad completa

Descripción: En los casos en los que la zonificación exija usos activos en la planta baja del sitio, ampliar los usos permitidos actualmente en la zonificación de la planta baja más allá del típico comercio minorista para permitir una mayor variedad de servicios y amenidades para el barrio. Tales usos podrían incluir clínicas de salud, guarderías, bibliotecas, salas comunitarias, espacios de producción urbana y talleres públicos, espacios compartidos de trabajo, etc. Además de los usos definidos, debe haber flexibilidad para considerar y permitir nuevos tipos de usos, ya que los usos del espacio evolucionan constantemente. Proporcionar muestras de especificaciones de diseño arquitectónico u otras orientaciones a los urbanizadores privados que faciliten la flexibilidad para dar cabida a tipos más amplios de usos actuales y futuros. Los cambios en el Código como los que se exponen a continuación pueden contribuir a abrir oportunidades para diversos usos de la planta baja:

- Permitir 5 pies de bonificación voluntaria de altura añadida a la planta baja en las áreas ETOD,
- Limitar el estacionamiento en planta baja a una cierta distancia de la fachada de la calle,
- Maximizar la transparencia de la fachada, y
- Exigir entradas al nivel.

Varios ejemplos nacionales ilustran un enfoque más amplio de los usos activos de la planta baja. Fruitvale Village, en Oakland, es un precedente de DOT equitativo que integra una serie de instalaciones y servicios comunitarios en respuesta a las aportaciones de la comunidad durante su planificación y diseño. El 44% de la superficie total de la urbanización se destina a una clínica, un centro para personas mayores, una guardería, un centro preescolar y una biblioteca pública. “Laying the Groundwork” (Sentar las bases) de la ciudad de Nueva York ofrece directrices de diseño para comercios y otros usos en la planta baja de viviendas asequibles de uso mixto.

San Francisco creó el área de “Producción, Distribución y Reparación” (o PDR) para fomentar el auge de la producción artesanal y manual, la fabricación y creación de prototipos por medios digitales, y servicios y comercios minoristas a pequeña escala. Ahora se permiten pequeños comercios minoristas en los espacios PDR y la producción en los distritos comerciales de barrio, con normas de funcionamiento para hacer frente al ruido, los olores u otras posibles molestias.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no, ¿podría existir? No, pero podría existir. Las normas actuales de VMU exigen que se cree un espacio comercial orientado a los peatones a lo largo del 75% de la fachada del edificio junto a la calle principal. Esta herramienta de la política puede basarse en las normas VMU para el diseño de la planta baja y permitir una flexibilidad adicional en la integración de una variedad de usos en el área de la estación ETOD para satisfacer mejor las necesidades de la comunidad.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Debe establecerse una superposición ETOD que permita una flexibilidad adicional para los usos de la planta baja en comparación con la zonificación base.
- Las categorías de uso de la planta baja VMU/VMU2 deberán actualizarse y modificarse en consecuencia.
- Será necesario crear herramientas reglamentarias para hacer cumplir la implementación.
- La comunidad tendrá que participar durante las primeras etapas de los proyectos de desarrollo en las áreas de estaciones de ETOD para identificar los usos deseados en la planta baja, tales como la adición de guarderías u otros usos que apoyen los objetivos de ETOD como usos elegibles.
- Esta herramienta de la política debe coordinarse con otras herramientas de la política de ETOD, como el Fondo de asistencia para las pequeñas empresas, el Plan de reubicación de empresas y el Espacio asequible en planta baja para empresas locales y organizaciones sin fines de lucro.

Métricas de éxito:

- Metros cuadrados de fachadas activas en planta baja a lo largo de corredores de tránsito y espacios públicos principales.
- Diversidad de empresas y usos comunitarios, incluidos el tamaño, el tipo de propiedad y la representación demográfica, el tipo de servicio, etc.

Establecer objetivos elevados de vivienda asequible para los terrenos de propiedad pública dentro de las áreas ETOD

Responsable de la implementación

CapMetro y Desarrollo e inmobiliaria de ATP; Departamento de Servicios Financieros de la Ciudad de Austin; Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

Agencias públicas y municipios; instituciones educativas; urbanizadores

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

Dentro de 1 año

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

H, I, L, R, S, X, Y, Z, BB, CC

Objetivos de ETOD

- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable
- 5. Apoyar barrios saludables que satisfagan las necesidades diarias

Estrategia: Desarrollar incentivos, normas o reglamentos

Descripción: Las parcelas de propiedad pública deben obligar a que un porcentaje o cantidad mínima de las unidades de vivienda desarrolladas sean asequibles y la profundidad de esa asequibilidad. Estas unidades deben mantenerse como asequibles durante toda la vigencia del contrato de arrendamiento del terreno para garantizar un área de estación inclusiva, con la opción de aumentar el requisito de vivienda asequible en determinadas áreas de estación a medida que lo permitan las condiciones del mercado. El estándar de vivienda asequible también debe abordar el nivel de MFI al que las unidades serán asequibles, esforzándose por alcanzar niveles profundos de asequibilidad cuando sea posible. Además, deben establecerse objetivos para la mezcla de unidades de vivienda deseada para fomentar las unidades familiares.

Existen precedentes de este tipo en proyectos individuales dentro de la Ciudad de Austin. El Plan del área de la estación de Lamar-Justin Lane incluyó un estudio de Dana McIver Associates que destacó la oportunidad de 261 unidades de vivienda en terrenos propiedad de la Ciudad dentro del área de la estación si se desarrollaban con una densidad media, con una demanda general de vivienda asequible de entre 325 y 414 unidades dentro del distrito en aquel momento. El amplio objetivo de asequibilidad de TOD del 25% en aquel momento habría significado que aproximadamente 62 de esas unidades se desarrollarían como asequibles, lo que habría supuesto un pequeño pero importante avance en aquel momento, pero no habría sido suficiente con los limitados recursos públicos y no habría estado a la altura del rápido crecimiento de la necesidad de unidades asequibles desde que se redactó el plan.

Más allá de Texas, la política de TOD del Distrito de Tránsito Rápido del Área de la Bahía de San Francisco establece explícitamente el objetivo de una media del 35% de viviendas asequibles en todas sus propiedades de los corredores BART, con un mínimo obligatorio del 20% de viviendas asequibles en cualquier propiedad.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no, ¿podría existir?: Sí. Por ejemplo, en una reciente solicitud de propuestas para la parcela de Ryan Drive, propiedad de la Ciudad, se establecieron criterios de rendimiento basados en los objetivos de vivienda asequible de la Ciudad y se adaptaron las instalaciones a las necesidades de la comunidad. La Ciudad, CapMetro y ATP podrían basarse en este ejemplo para evaluar la eficacia de este proceso y la entrega de las viviendas, intentando establecer objetivos aún más ambiciosos. La Oficina del Programa de Corredores de la Ciudad de Austin también ha desarrollado una metodología para priorizar la infraestructura de movilidad multimodal y otras mejoras de diseño urbano que preservan y establecen conexiones directas de movilidad con las viviendas asequibles existentes y previstas.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Lograr un equilibrio entre el mayor número de unidades asequibles y el grado de asequibilidad con un terreno y un dinero públicos limitados es un reto inherente.
- Las condiciones del mercado, los recursos disponibles y la ubicación o el tamaño de cualquier parcela pública específica pueden modificar la cantidad o el porcentaje de unidades asequibles alcanzables en el momento del desarrollo. Debe establecerse un objetivo mínimo para todas las propiedades y, a continuación, evaluar para cualquier parcela determinada el potencial de mayor cantidad o profundidad de asequibilidad en el momento de la urbanización.
- Será necesario mantener un inventario de parcelas de propiedad pública, desarrollado como parte del Análisis de las Condiciones Existentes del ETOD, en cada área de ETOD para realizar un seguimiento del estado de desarrollo.
- Deberá estudiarse la posibilidad de acelerar la revisión de las promociones con unidades asequibles de renta restringida en las áreas ETOD.
- Si bien es cierto que una vivienda asequible en cantidades y niveles elevados es fundamental para alcanzar nuestros objetivos de ETOD, también son necesarios otros beneficios y servicios comunitarios, como guarderías asequibles, locales comerciales asequibles, etc. Algunas de estas otras necesidades ya se están teniendo en cuenta y se han desarrollado procesos para evaluarlas; por ejemplo, el personal del Departamento de Servicios Financieros del Consejo Municipal y de Salud Pública de Austin ha desarrollado criterios y un sistema de puntuación para evaluar si la inclusión de una guardería debe considerarse en proyectos de desarrollo de propiedades municipales o arrendadas.

Métricas de éxito:

- Porcentaje y número de unidades desarrolladas para hogares con ingresos muy bajos o bajos en parcelas de propiedad pública.
- Duración media de la asequibilidad de la vivienda conservada.

Reimaginación de los requisitos de compatibilidad

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

Departamento de Servicios de Desarrollo de la Ciudad de Austin; Urbanizadores con y sin fines de lucro

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

Dentro de 1 año

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

L, R, Y, Z

Objetivos de ETOD

- 1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable
- 5. Apoyar barrios saludables que satisfagan las necesidades diarias

Estrategia: Desarrollar incentivos, normas o reglamentos

Descripción: El Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin debe considerar la posibilidad de reimaginar los actuales requisitos de compatibilidad para centrarse en el crecimiento inclusivo a lo largo de los corredores de tránsito. Las normas de compatibilidad que se activan por áreas o usos de baja intensidad pueden limitar drásticamente la altura y densidad permitidas de los proyectos cercanos, incluso a una distancia significativa de la propiedad desencadenante. Esto ha llevado a un desarrollo limitado, desincentivando la inclusión voluntaria de unidades asequibles en los nuevos desarrollos, contribuyendo así a los altos precios de la vivienda en Austin. La exención o relajación de las normas de compatibilidad en las áreas de estaciones del ETOD a cambio de requisitos específicos de equidad y asequibilidad permitiría mayores alturas y densidades dentro del corredor, al mismo tiempo que se tendría en cuenta la compatibilidad con una política más sensata y basada en el diseño, en contraposición a una envolvente de altura relativamente simplista como la empleada actualmente.

Las áreas específicas a lo largo del tránsito y los principales corredores comerciales dentro de las áreas de estaciones ETOD deben ser designados como áreas elegibles para una exención. Las áreas donde la vivienda es el uso predominante deben permitir que la vivienda sea siempre un uso compatible. Debe establecerse un conjunto transparente de requisitos de control, como una evaluación de la equidad y requisitos de vivienda asequible, para conectar la elegibilidad de una exención con los objetivos de vivienda asequible para cada área de estaciones ETOD.

En los casos en que no pueda aplicarse una exención de las normas de compatibilidad, las normas de compatibilidad existentes, que limitan predominantemente la altura y el retroceso, deben ajustarse para tener en cuenta otras formas o requisitos basados en el rendimiento que podrían permitir el desarrollo a una densidad más alta.

Tales ajustes incluyen la exigencia de un área de protección de paisajes, la exigencia de retrocesos, la administración del volumen del edificio, la prohibición de que las normas de compatibilidad sean aplicadas por propiedades situadas en el lado opuesto de la vía pública, u otros beneficios comunitarios acordados en función del contexto.

Portland, que se enfrenta a problemas similares a los de Austin, creó un área de amortiguación acompañada de directrices de diseño que desencadena un cambio intencionado en las áreas residenciales unifamiliares. El objetivo es apoyar la reurbanización de cara a la columna vertebral principal de tránsito con la masa y las escalas adecuadas. Mediante un área tampón y reducciones, las parcelas colindantes con parcelas unifamiliares en el área tampón pueden tener una altura y densidad adicionales para producir tipologías de vivienda intermedias, como productos tipo rowhouse/quad/dúplex. También se suprimen los requisitos de estacionamiento para las urbanizaciones de menos de 30 viviendas situadas cerca del transporte público.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?:

Hay esfuerzos en curso a nivel del Consejo Municipal para abordar la compatibilidad, pero esta herramienta política puede llevar este esfuerzo a otro nivel vinculándolo a los objetivos de equidad y asequibilidad de las áreas de estaciones de ETOD. En mayo de 2022, el Consejo dio instrucciones al personal para relajar los requisitos de compatibilidad para los proyectos situados en los corredores de tren ligero, grandes y medianos. Para estos proyectos, la propuesta reduciría la distancia máxima de compatibilidad de 540 pies desde una vivienda unifamiliar a 300 pies y ofrecería 5 pies adicionales de densidad por derecho a las propiedades adyacentes a uno de estos tipos de corredor. Si se flexibilizara aún más la compatibilidad, se reforzaría considerablemente el potencial de desarrollo a lo largo de los corredores de tránsito y en torno a los ETOD. El plan regulador del corredor de East Riverside es otro ejemplo de modificación de las normas de compatibilidad de las áreas designadas para permitir más tipos de desarrollo a menos de 300 pies de las propiedades desencadenantes.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Esta herramienta política se inscribe en el actual sistema de incentivos para negociar beneficios comunitarios con urbanizadores privados, lo que se hace proyecto por proyecto, y añadiría otro nivel al a veces confuso conjunto de superposiciones que guían el proceso de desarrollo.
- También es fundamental establecer un proceso por el cual los objetivos de equidad y asequibilidad de cada área de estaciones de ETOD se utilicen para fijar normas de exención de las normas de compatibilidad.
- Dado que el Consejo está estudiando otros cambios en las normas de compatibilidad, debería redactarse y someterse a consideración un modelo de marco para la exención de las normas de compatibilidad a cambio de beneficios para la comunidad.
- Affordability Unlocked ha reducido eficazmente las barreras de compatibilidad para los urbanizadores de viviendas asequibles. Dependiendo de los beneficios de asequibilidad y equidad que se buscan, la reducción de los requisitos generales de compatibilidad puede inducir un mayor desarrollo y repercutir en los precios del terreno, creando dificultades a los urbanizadores de viviendas asequibles para seguir siendo competitivos en la adquisición de nuevas parcelas.

Métricas de éxito:

- Los desarrollos de mayor intensidad con un mayor nivel de viviendas asequibles y otros beneficios comunitarios se implementan a lo largo del tránsito y los principales corredores comerciales.
- Número de personas con distintos niveles de ingresos que se suman a las comunidades accesibles al tránsito mediante la reducción de la compatibilidad. Esto puede medirse más directamente por el número de unidades en desarrollo construidas tras los cambios de compatibilidad, pero también indirectamente por el crecimiento global de la población de la estación.

Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco.

Incentivar los servicios públicos que mejoran la salud y el bienestar de la comunidad

Responsable de la implementación

Planificación de instalaciones de CapMetro (CapMetro Facilities Planning) y Arquitectura y diseño urbano de ATP; Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

Urbanizadores con y sin fines de lucro

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

de 3 a 4 años

Comienza la implementación:

Durante la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso (variable según los proyectos)

Objetivos del Consejo Municipal

L, S, BB, CC, DD

Objetivos de ETOD

- 1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad
- 6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.

Estrategia: Desarrollar incentivos, normas o reglamentos

Descripción: Planificación de instalaciones de CapMetro y Arquitectura y diseño urbano de ATP pueden evaluar los posibles incentivos (programáticos, financieros o administrativos) que podrían proporcionarse a los proyectos de ETOD que diseñen instalaciones y espacios públicos para aumentar el acceso a alimentos saludables, arte público, guarderías, atención de salud, ejercicio y fitness, apoyo a la salud mental y otros servicios que puedan mejorar la salud y el bienestar de la comunidad en torno al área de estaciones.

Existen varios precedentes de incentivación de servicios públicos que pueden servir de base para los incentivos en Austin. El Plan de la Política ETOD de la Ciudad de Chicago recomienda el desarrollo de incentivos para los servicios que beneficiarían a niños pequeños, familias y personas embarazadas en los proyectos ETOD y requiere consideraciones de salud, arte y cultura y equidad en el diseño a nivel de proyecto TOD. Además, el Departamento de Vivienda y Servicios Comunitarios de Oregón gestiona un programa de viviendas asequibles que utiliza un criterio de selección ponderado para las propuestas. Mediante una serie de criterios centrados en la equidad, el departamento concede financiación a las propuestas de proyectos de vivienda asequible y servicios comunitarios que cumplen determinados criterios centrados en la equidad. Un mecanismo similar puede ayudar a Austin a dar prioridad a las propuestas de desarrollo que contribuyan a la salud, la propiedad comunitaria, el bienestar y la seguridad en las áreas de estaciones de ETOD.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?: El *Informe Nada sobre nosotros sin nosotros* del Proyecto Connect y la *Herramienta de Equidad Racial contra el Desplazamiento*, trazan la brecha en el acceso de la comunidad a los servicios y necesidades existentes, incluyendo alimentos sanos y asequibles, bibliotecas públicas, escuelas públicas y centros recreativos comunitarios. Este esfuerzo sentó las bases para comprender las necesidades específicas del área de la estación en cuanto a instalaciones y servicios públicos. Los incentivos existentes o nuevos, como las bonificaciones por densidad o altura, podrían adaptarse

para incluir criterios específicos para los espacios públicos y los servicios que mejoren la salud y el bienestar de la comunidad. La Ciudad de Austin tiene muchas áreas de terrenos diferentes que son elegibles para los programas de bonificación de densidad que incentivan los servicios públicos tales como TOD, Planes de Área Pequeña, Centro de la ciudad, etc. y estos programas podrían extenderse a los ETOD. La Estrategia de Comunidades Completas de la Oficina del Programa del Corredor también ha dado prioridad a la infraestructura de movilidad multimodal para abordar la salud y el bienestar de la comunidad mediante la creación de conexiones específicas con los servicios y comodidades y la mejora del derecho público de paso para abordar los resultados sociales, sanitarios y económicos.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Las herramientas reguladoras para hacer cumplir la aplicación tendrán que desarrollarse en coordinación con la superposición de zonificación ETOD y/o normas de reurbanización de tierras.
- El proceso de diseño de incentivos deberá incluir objetivos específicos para cada estación en cuanto a servicios públicos relacionados con la salud, el bienestar y la seguridad de la comunidad. Esta herramienta de la política debe ponderarse y coordinarse con otros incentivos, como los programas de bonificación para viviendas asequibles. Es necesario equilibrar la necesidad de maximizar la construcción de viviendas asequibles y proporcionar espacio cívico alrededor de las estaciones.
- Los incentivos también deberán dar prioridad al mantenimiento y la conservación de los activos, el carácter y los espacios abiertos de la comunidad, además de a la creación de otros nuevos.
- La comunidad tendrá que participar durante las primeras etapas de desarrollo de esta herramienta para identificar los servicios deseados, incluyendo la consideración de los servicios que están diseñados para las necesidades de las familias con niños pequeños.
- El proceso de la Ciudad tendrá que ser modificado mediante la creación de un cuadro de mando para llegar a la “E” en ETOD y proporcionar claridad a largo plazo para los urbanizadores privados sobre las expectativas de resultados en materia de salud, bienestar y seguridad. Este cuadro de mando se define con más detalle en la herramienta “Cuadro de mando de equidad para los proyectos ETOD”.

Métricas de éxito:

- Los paquetes de beneficios comunitarios ofrecidos por el desarrollo en las áreas de estaciones de ETOD se miden en función de los objetivos de equipamiento público específicos de cada estación.
- Supervisar los comentarios y el nivel de satisfacción de los miembros de la comunidad.

Cuadro de mando de equidad para los proyectos ETOD

Responsable de la implementación Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin	Estrategia: Desarrollar incentivos, normas o reglamentos
Socios CapMetro y Desarrollo e inmobiliaria de ATP; Organizaciones del barrio y de la comunidad	Descripción: El Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin, en coordinación con CapMetro y el Equipo de Desarrollo e Inmobiliaria de ATP, desarrollaría un cuadro de mando ETOD. Un cuadro de mando permite a las agencias municipales comparar los proyectos de desarrollo propuestos con los objetivos y prioridades del Proyecto Connect antes de ofrecer consideraciones reglamentarias como exenciones de compatibilidad en áreas ETOD o la posibilidad de participar en bonificaciones de densidad en áreas ETOD propuestas. Disponer de un cuadro de mando de ETOD transparente y accesible también permitirá a los socios urbanizadores conocer con claridad las expectativas y requisitos de la Ciudad para acceder a cualquier tipo de programa de incentivos al desarrollo de ETOD y, de este modo, dar lugar a la inclusión de estas consideraciones de equidad en el diseño de las propuestas de desarrollo.
Cronograma <i>Comienza la planificación y el diseño:</i> de 1 a 2 años	Como parte de la aplicación de su plan ETOD, la ciudad de Chicago está diseñando un cuadro de mando ETOD que los socios comunitarios y gubernamentales pueden utilizar para evaluar futuros proyectos y programas. El cuadro de mando incluirá principios y métricas de sostenibilidad medioambiental, como la consideración de la reducción de la contaminación acústica, visual y medioambiental en las evaluaciones de impacto, como parte de los esfuerzos de evaluación y del cuadro de mando.
<i>Comienza la implementación:</i> Antes de la construcción del tránsito	¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? De no ser así, ¿podría existir?: La Herramienta de Equidad Racial contra el Desplazamiento del Proyecto Connect se desarrolló para evaluar las propuestas del Fondo contra el Desplazamiento y para fundamentar las decisiones en materia de políticas, planificación y programas. Aunque habría que adaptarlo a los objetivos de ETOD, podría utilizarse como punto de partida para garantizar que los proyectos de desarrollo estén impulsados por la comunidad, promuevan la equidad racial y eviten daños por desplazamiento. El programa de vivienda SMART de Austin ofrece actualmente exenciones de permisos y otros incentivos a los urbanizadores que cumplan determinadas normas de asequibilidad, sostenibilidad, accesibilidad y proximidad al transporte público. El cuadro de mando de ETOD podría basarse en
Objetivos del Consejo Municipal L, S, BB, CC, DD	
Objetivos de ETOD 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza 3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable 4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad 5. Apoyar barrios saludables que satisfagan las necesidades diarias 6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.	

la Herramienta de equidad racial contra el desplazamiento del Proyecto Connect y en los requisitos del programa SMART como base para comunicar y medir los objetivos de asequibilidad y equidad necesarios para aprovechar los incentivos reglamentarios.

Retos y consideraciones de la implementación:

- La dinámica cambiante del mercado puede hacer que los requisitos de asequibilidad de un cuadro de mando queden obsoletos rápidamente si no se actualizan con regularidad.
- Si el cuadro de mando no está bien calibrado, podría aumentar las barreras existentes para el desarrollo de viviendas, desalentando así el desarrollo o la conservación de viviendas asequibles en Austin.
- Deberá elaborarse un conjunto de parámetros para evaluar los proyectos propuestos en relación con los objetivos y prioridades de ETOD.
- Los urbanizadores deben participar en la viabilidad de las métricas propuestas.

Métricas de éxito:

- Número de unidades de vivienda asequibles desarrolladas en proyectos que se entregaron después de haber sido puntuados por el cuadro de mando ETOD.
- Cumplimiento demostrado de otros beneficios comunitarios comprometidos en las propuestas de desarrollo, incluidos los esfuerzos de accesibilidad, las medidas de equidad y sostenibilidad y la proximidad del tránsito.

Creación de espacios cívicos atractivos en torno a las estaciones de tránsito

Responsable de la implementación

Planificación de instalaciones de CapMetro (CapMetro Facilities Planning) y Arquitectura y diseño urbano de ATP; Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

Departamento de Parques y Actividades Recreativas de la Ciudad de Austin; Organizaciones Comunitarias; Urbanizadores

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:
Dentro de 1 año

Comienza la implementación:
Durante la construcción del tránsito

Periodo activo:
Duración de la construcción del tránsito, luego en curso

Objetivos del Consejo Municipal
S, Z, AA, BB, CC

Objetivos de ETOD
1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
5. Apoyar barrios saludables que satisfagan las necesidades diarias
6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.

Estrategia: Invertir en el espacio público

Descripción: Planificación de instalaciones de CapMetro y Arquitectura y diseño urbano de ATP pueden esforzarse por anclar las estaciones de tránsito con espacios cívicos atractivos, vibrantes y de alta calidad, como plazas de entrada, plazas públicas, parques de bolsillo, áreas de espera al aire libre y aceras, que proporcionan áreas flexibles para una serie de actividades y una oportunidad para el arte público que infunde un sentido de orgullo y pertenencia para diversas comunidades, al tiempo que mejora la legibilidad del tránsito y contribuye a la orientación intuitiva dentro de las áreas de estaciones. Los espacios cívicos también deben incluir servicios básicos como asientos, baños y bebederos de agua potable. Establecer una serie de directrices para orientar el diseño, funcionamiento y mantenimiento de estos espacios. Para ello es necesario que entidades públicas y privadas de los alrededores de la estación colaboren en la provisión, programación y activación de espacios cívicos atractivos.

La estación de BART de Fruitvale Village, en Oakland, está ubicada en una plaza de tránsito de 0.45 acres enmarcada por una urbanización de uso mixto, y está cuidadosamente diseñada para incorporar elementos y programas que activen la estación y representen la identidad cultural de las comunidades vecinas. La plaza conduce a los peatones desde la estación de BART hasta International Boulevard, la calle principal, activando los comercios que la bordean.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes?

Si no, ¿podría existir?: Las estaciones de la Línea Roja lo han conseguido en diversos grados. El Programa de Comunidades Completas de la Oficina del Programa de Corredores de la Ciudad de Austin está invirtiendo en infraestructuras de creación de espacios a lo largo de los corredores y en las paradas de tránsito con el objetivo de fomentar el uso del transporte público realizando conexiones de movilidad con las estaciones, invirtiendo en servicios comunitarios y árboles de sombra para aumentar la comodidad y la identidad de la comunidad. ATP se ha embarcado en la elaboración de directrices detalladas para el diseño de las estaciones y el entorno urbano de todo el sistema.

Retos y consideraciones de la implementación:

- La falta de terrenos propiedad de las agencias de transporte o la presencia de limitaciones físicas en algunas estaciones pueden limitar considerablemente la oferta de un espacio cívico de alta calidad. En estos casos, los propietarios y urbanizadores privados tendrán que intervenir, posiblemente a cambio de ciertos incentivos (por ejemplo, una revisión acelerada), para proporcionar el espacio cívico necesario para apoyar un entorno favorable a los peatones en torno al tránsito.
- El diseño y la planificación de estos espacios cívicos deben ir más allá del cumplimiento de los requisitos mínimos de la ADA y de las necesidades mínimas de navegación de los usuarios del transporte público. El diseño debe reflejar la identidad de la comunidad en torno a la estación y responder a las necesidades específicas de los residentes.
- Es importante equilibrar la necesidad de maximizar la vivienda asequible y proporcionar espacio cívico alrededor de las estaciones.
- Las comunidades empresariales y de urbanizadores deberán participar en el desarrollo de modelos comerciales orientados al transporte público con espacios cívicos inclusivos que sean compatibles con las prioridades de equidad y accesibilidad del Proyecto Connect.
- Será importante elaborar una narrativa que destaque el valor añadido que el espacio cívico aporta a la activación de las empresas locales y los inmuebles comerciales.
- Debe elaborarse un plan para el mantenimiento, la conservación y la activación de los espacios cívicos existentes que son importantes para la comunidad.
- Unos espacios públicos animados, seguros y acogedores difunden las ventajas del transporte público e incentivan su uso a largo plazo, lo que es crucial para la rentabilidad del transporte.

Métricas de éxito:

- Supervisar los comentarios de la comunidad sobre la calidad del espacio para apoyar una amplia gama de actividades, como reuniones de la comunidad, mercados de agricultores, eventos improvisados, etc. CapMetro y ATP pueden recabar esta información mediante encuestas o mesas redondas.

Involucrar a la comunidad en el proceso de diseño del espacio público

Responsable de la implementación
Planificación de instalaciones de CapMetro (CapMetro Facilities Planning) y Arquitectura y diseño urbano de ATP; Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios
Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin; Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Austin; Organizaciones Comunitarias y Artistas

Cronograma
Comienza la planificación y el diseño:
Dentro de 1 año

Comienza la implementación:
Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:
Durante el proceso de diseño del área de la estación

Objetivos del Consejo Municipal
H, I, L, M, S, BB

Objetivos de ETOD
1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.

Estrategia: Invertir en el espacio público

Descripción: Los equipos de Planificación de instalaciones de CapMetro y de Arquitectura y diseño urbano de ATP pueden coordinarse para establecer procesos que fomenten elementos de diseño en las áreas de las estaciones de ETOD que celebren el arte, la artesanía, la cultura y la historia. Establecer un marco que otorgue a las comunidades el poder de influir en las decisiones de diseño e involucrar y compensar a los artistas y artesanos, especialmente a los de comunidades de color y hogares con bajos ingresos. Tanto CapMetro como los equipos de participación comunitaria de ATP pueden desempeñar un papel clave a la hora de solicitar la opinión de la comunidad a lo largo del proceso de desarrollo del ETOD.

Destination Crenshaw lo ha hecho admirablemente con la creación de un museo al aire libre de 1.1 millas de largo inspirado en la comunidad y dedicado a celebrar y preservar la historia y la cultura de Black Los Angeles. Este proyecto de “mantenimiento del lugar” es un esfuerzo por utilizar arte y espacios abiertos diseñados intencionadamente para combatir el posible aburguesamiento provocado por la decisión de LA Metro de llevar la línea Crenshaw/LAX al nivel de la calle en la ubicación del sitio.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?: Los actuales procesos de aportaciones públicas pueden adaptarse para centrarse en influir en el diseño y la denominación del espacio público en torno a las estaciones. Un gran ejemplo de esto es el Programa de Corredores de la Ciudad de Austin que, como resultado del Bono de Movilidad 2016, se ha comprometido con las comunidades locales a lo largo de los corredores de mejora para implementar proyectos en conjunto con el programa de Arte en Lugares Públicos para reflejar estas comunidades a medida que avanza la construcción.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Con tantos esfuerzos paralelos de participación pública en curso, será importante elaborar cuidadosamente el mensaje adecuado y evitar la fatiga del compromiso. Las aportaciones de la comunidad podrían racionalizarse utilizando el cuadro de indicadores de equidad para rendir cuentas inicialmente de las propuestas de proyectos de ETOD que cumplan los objetivos de ETOD.
- El equipo de diseño de la estación debería participar en la identificación de oportunidades para incluir arte público en las estaciones del Proyecto Connect.
- Es preciso cuantificar el costo de las intervenciones artísticas e identificar mecanismos de financiación para apoyar la creación y el mantenimiento del arte público en las estaciones de tránsito.
- Deberán desarrollarse alcances y modelos de contrato normalizados para facilitar la adquisición de obras de arte público.

Métricas de éxito:

- Participación de un público diverso en el proceso de diseño del espacio público, que sea como mínimo representativo de la composición demográfica del barrio y trate de involucrar a los residentes BIPOC a un nivel superior al representado en el desglose demográfico de la ciudad.
- Del mismo modo, el diseño del área de la estación debe tratar de involucrar a los artistas BIPOC a un nivel superior a la parte representada en el desglose demográfico de la ciudad.

Marco de diseño de infraestructuras sensibles al contexto para ciclistas y peatones

Responsable de la implementación
Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin;
Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios
CapMetro; ATP; Oficina del Programa del Corredor de la Ciudad de Austin

Cronograma
Comienza la planificación y el diseño:
Dentro de 1 año

Comienza la implementación:
Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:
Duración de la construcción del tránsito

Objetivos del Consejo Municipal
Z, AA, CC

Objetivos de ETOD
1. Permitir que todos los residentes se beneficien de un transporte seguro, sostenible y accesible
4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad
5. Apoyar barrios saludables que satisfagan las necesidades diarias

Estrategia: Invertir en el espacio público

Descripción: A través de un Marco de Diseño de Infraestructura para Bicicletas y Peatones Específico para cada Contexto, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Austin puede evitar un enfoque de “talla única” para el diseño del paisaje urbano a lo largo del corredor y en las áreas de estaciones. El Marco puede ayudar a diseñar teniendo en cuenta el contexto en lugar de forzar las mismas instalaciones de paisaje urbano en cada ROW. Por ejemplo, mientras que algunas áreas pueden tener carriles para bicicleta separados a ambos lados de la calle, otras áreas pueden ser más propicias para grandes instalaciones de senderos multiusos en uno de los lados. Trabajar para crear vías multiusos estéticamente agradables, placenteras desde el punto de vista de la experiencia, compactas y funcionales donde no sea posible una amplia sección de calle multimodal separada.

Un ejemplo notable de diseño sensible al contexto para bicicletas y peatones es la Ohlone Greenway, a lo largo de las vías elevadas del BART en el este del Área de la Bahía de San Francisco, que reutiliza el área de servidumbre del BART a nivel del terreno para proporcionar infraestructuras para bicicletas y peatones, así como oportunidades para el arte público, jardines comunitarios, áreas de ejercicio al aire libre, pistas deportivas y áreas para niños, entre otros elementos de recreación activa y pasiva.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?: El diseño de la infraestructura ciclista/peatonal se está aplicando en toda la ciudad en diferentes contextos. Aunque la mayor parte de la infraestructura ciclista actual está separada de las aceras, hay ejemplos en los que se proporcionan vías multiuso o condiciones de uso compartido dentro de un corredor, incluida la integración sensible al contexto de la Red Line Trail entre las estaciones de Highland y Crestview. El Manual de Criterios de Transporte actualizado también ha actualizado los criterios de diseño para bicicletas/peatones, que pueden incluir un camino de uso compartido en determinadas condiciones.

Retos y consideraciones de la implementación:

- Trabajar con los propietarios a lo largo de los corredores, en particular con los propietarios de pequeñas empresas, para comprender las oportunidades y los retos asociados a las intervenciones en instalaciones concretas.
- Deberán identificarse las mejores prácticas que optimicen la seguridad de peatones y ciclistas y considerarse en el contexto de cada estación. Proporcionar oportunidades de colaboración para trabajar con el equipo de diseño de la estación con el fin de desarrollar un conjunto de objetivos de accesibilidad y conectividad para las estaciones del Proyecto Connect. Por ejemplo: poder ir caminando y en bicicleta a restaurantes/servicios auxiliares en un radio de ½ milla o a 10 minutos caminando o en bicicleta de las estaciones del Proyecto Connect.
- Crear y solicitar la aprobación de ATD y PWD para tipologías de infraestructuras ciclistas/peatonales sensibles al contexto que puedan utilizarse junto con las tipologías de estaciones ETOD.

Métricas de éxito:

- Aumento de la conectividad ciclista y peatonal en la comunidad vecina para una franja de paseo ampliada de media milla alrededor de cada estación, que podría medirse por la longitud de las aceras o las instalaciones para bicicletas nuevas o mejoradas.
- Reducción de las colisiones y de las muertes de ciclistas y peatones, medida tanto a nivel de la Ciudad como de la estación para determinar el éxito de las mejoras específicas de las infraestructuras.

Protección y fomento de la cubierta de árboles

Responsable de la implementación

Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin

Socios

Departamento de Servicios de Desarrollo de la Ciudad de Austin; Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Austin; CapMetro; ATP

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:
de 1 a 2 años

Comienza la implementación:
Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:
En curso

Objetivos del Consejo Municipal
L, N, S, BB

Objetivos de ETOD

- 1. Permitir que todos los residentes se benefician de un transporte seguro, sostenible y accesible
- 2. Reducir las diferencias raciales en salud y riqueza
- 5. Apoyar barrios saludables que satisfagan las necesidades diarias

Estrategia: Invertir en el espacio público

Descripción: Para alcanzar el objetivo de la Ciudad de Austin de más del 50% de cubierta de árboles en toda la ciudad, el Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin debe considerar el desarrollo de normas de uso de terrenos y zonificación que promuevan la protección de la cubierta de árboles existente y la siembra de nuevos árboles en las estaciones del Proyecto Connect y en los nuevos proyectos de desarrollo de viviendas alrededor del corredor ETOD. Estas normas podrían integrarse aún más en el conjunto de incentivos al desarrollo de la Ciudad, junto con bonificaciones a la densidad de viviendas asequibles y otras herramientas de financiación de viviendas asequibles o programas públicos de reurbanización de terrenos.

La cubierta de árboles es fundamental para permitir ETOD y mejorar el uso y el atractivo del tránsito, ya que puede reducir sustancialmente las temperaturas de las calles durante los calurosos días de verano, permitiendo así que la gente opte por el tránsito, la bicicleta y caminar en lugar del uso de vehículos de un solo ocupante, y además promoviendo la equidad ambiental. Las prioridades de ETOD de Proyecto Connect, CapMetro y ATP deben evitar estrategias de desarrollo que afecten negativamente a la promoción de la iniciativa Tree Canopy (por ejemplo, infraestructura de estacionamiento en superficie expansiva, mitigación de pago por sustitución, varianzas para la eliminación de árboles, etc.) para establecer el estándar esperado para las mejores prácticas de desarrollo de ETOD.

Mediante el establecimiento de objetivos de cubierta de árboles y requisitos o incentivos para la siembra y preservación de árboles, la Ciudad de Austin podría integrar las prioridades de ETOD del Proyecto Connect con los objetivos climáticos de la ciudad. Esto aportaría mejoras tangibles en ámbitos como la facilidad de uso, el ahorro de energía y el secuestro de emisiones

Por ejemplo, la Ciudad de Tampa, Florida ha establecido un Plan de Administración Forestal Urbana. A través de este plan, han alcanzado un 32.3% de cubierta de árboles, consiguiendo un ahorro anual de \$7 millones en energía, \$121 millones en secuestro y almacenamiento de carbono y \$3.4 millones en ahorros en tratamiento de aguas pluviales. Aunque la cubierta de árboles total existente en la ciudad es de aproximadamente el 36%, el East Austin tiene índices más bajos de cobertura

de árboles que otras partes de la ciudad. El Proyecto Connect puede ayudar a avanzar tanto en los objetivos de equidad como en los ecológicos de la ciudad, promoviendo la protección y creación de cubiertas de árboles en las estaciones y el desarrollo inmobiliario con apoyo público en torno a los corredores.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?: El Plan de Equidad Climática de la Ciudad de Austin establece el objetivo de alcanzar al menos un 50% de cubierta de árboles en toda la ciudad para 2050, centrándose en aumentar la cubierta de forma equitativa. El plan delinea 4 estrategias principales para lograr este objetivo: la preservación de la cubierta de árboles existente en los terrenos de la Ciudad, la promoción de la protección de los árboles en los reglamentos de paisajes, el aumento de la siembra de árboles comunitarios con énfasis en las comunidades de color y las comunidades de bajos ingresos, y la promoción de la salud de los árboles y la resiliencia en todo Austin. La Ciudad de Austin ya cuenta con reglamentos relativos a la conservación y retirada de árboles. Los árboles de legado, incluidos todos los robles, pacanas, fresnos de Texas, etc., están protegidos y no pueden retirarse. El Programa de Arboricultura de la Ciudad administra la Ordenanza de Árboles de la Ciudad de Austin y expide permisos para eliminar o afectar árboles regulados. En la propiedad privada, la Ciudad regula tres clasificaciones de árboles: de 8 a 18 pulgadas de diámetro, árboles protegidos y árboles de legado.

Los esfuerzos para alinear esta visión con los esfuerzos de tránsito de la Ciudad incluyen el programa diseñado por la Oficina del Programa del Corredor de la Ciudad y el Departamento de Servicios de Desarrollo para sembrar alrededor de 2,000 árboles de calle a lo largo del corredor para fomentar un cambio de modalidad entre otros resultados. El equipo ha desarrollado detalles provisionales para los árboles que mejoran las normas existentes de la Ciudad, mejoran la longevidad de los árboles de las calles, y está examinando estos detalles con los departamentos de servicios públicos para su uso en el Programa de Construcción del Corredor. Además, CPO está publicando una convocatoria para el cultivo, instalación y establecimiento de árboles de modo que se instalen árboles de sombra de mayor calibre en coordinación con la nueva infraestructura ciclista/peatonal en los corredores.

La Ciudad podría ir más allá estableciendo evaluaciones y objetivos de cubiertas de árboles a nivel de estación, así como incentivos para aumentar la preservación y siembra de árboles a lo largo del corredor ETOD. De este modo, la conexión del proyecto impulsaría tanto las prioridades de ETOD como los objetivos medioambientales de la Ciudad, CapMetro y ATP.

Retos y consideraciones de la implementación:

- La aplicación de los reglamentos de preservación de los árboles puede resultar difícil dada la impunidad de la tala ilegal de árboles.
- Las iniciativas de siembra de árboles tardan años en producir árboles grandes que den sombra, y los reglamentos de sustitución de árboles tardan años en que los nuevos árboles produzcan suficiente sombra a medida que se talan los viejos.
- La Ciudad debe tener en cuenta la capacidad del Programa de Arboricultura de la Ciudad para administrar nuevas responsabilidades si se crean nuevos reglamentos o programas sobre cubiertas de árboles como parte del Proyecto Connect.
- Las cubiertas de árboles cerca de la infraestructura ferroviaria pueden plantear problemas para las operaciones ferroviarias y para el mantenimiento y la resistencia a largo plazo de la infraestructura pública.
- Deben considerarse los requisitos de mantenimiento del material de mitigación de árboles y aplicarse para garantizar el éxito de la implementación a largo plazo.
- La Ciudad ofrece anualmente subvenciones para la siembra y el mantenimiento de árboles. Los equipos del Proyecto Connect pueden considerar la posibilidad de solicitar estas subvenciones para mitigar el impacto de sus árboles.
- Los equipos de diseño del Proyecto Connect podrían incorporar diseños que mitiguen los impactos sobre los árboles, la reubicación de árboles o áreas designadas para la siembra de árboles.
- La preservación y expansión de la cubierta de árboles debe equilibrarse con la viabilidad de unidades residenciales asequibles.

Métricas de éxito:

- Número de árboles protegidos en torno al corredor de tránsito de ETOD, con especial atención al número de árboles protegidos en las áreas de estaciones de ETOD que experimentan desplazamientos.
- Número de árboles sembrados en torno al corredor de tránsito de ETOD, con especial atención al número de árboles sembrados en las áreas de las estaciones de ETOD que experimentan desplazamientos.
- Porcentaje de cubierta de árboles del corredor de tránsito de ETOD, medido a través de imágenes por satélite.
- Porcentaje de cubierta de árboles de las áreas de estaciones que experimentan desplazamientos en el corredor de tránsito ETOD, medido a través de imágenes por satélite.

Estrategias de bienes raíces y finanzas

Aprovechamiento de terrenos de propiedad pública

- Convocatoria para urbanizadores y marco de adquisición
- Análisis estratégico de la cartera inmobiliaria

Estrategias de adquisición de ETOD

- Plan de adquisición de terrenos

Brechas de financiación

- Financiación innovadora y brechas de financiación dirigidas por la ciudad

Convocatoria para urbanizadores y marco de adquisición

Responsable de la implementación

Desarrollo e Inmobiliaria de CapMetro

Socios

Urbanizadores con y sin fines de lucro

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

de 1 a 2 años

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

En curso

Objetivos del Consejo Municipal

U, V

Objetivos de ETOD

3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.

Estrategia: Aprovechar los terrenos de propiedad pública

Descripción: CapMetro puede agilizar el proceso de solicitud y adquisición de urbanizadores para futuras solicitudes de parcelas ETOD y proyectos de desarrollo conjunto mediante la creación de un proceso estándar, una plantilla de solicitud de propuestas (RFP) y una hoja de términos de transacción. Además de una plantilla, será valioso confirmar la perspectiva interna de la agencia sobre qué mecanismos de disposición se considerarán para los diferentes tipos de proyectos, que podrían incluir: Asociaciones público-privadas (P3) y empresas conjuntas, intercambio de terrenos y RFP inversas. La creación de una hoja de condiciones estandarizado y de un marco para los objetivos financieros y de proceso de la agencia puede ayudar a CapMetro a agilizar las transacciones con los urbanizadores y evitar tener que solicitar repetidamente aprobaciones personalizadas del Consejo. Deben tomarse decisiones sobre el enfoque preferido por CapMetro para los términos clave dentro de una hoja de términos estandarizada, incluyendo: Tipo de transacción (venta frente a arrendamiento), alquiler base o precio de venta (valor de mercado frente a valor inferior al de mercado, comisión administrativa (pago(s) inicial(es) para arrendamientos de terrenos), alquiler base y alquiler de participación, participación en eventos de capital.

Como ejemplo, la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (LA Metro) cuenta con un marco racionalizado de Desarrollo Conjunto. Su Equipo de Comunidades Orientadas al Tránsito desarrolló una Política de Desarrollo Conjunto (adoptada en junio de 2021) con el objetivo de agilizar el proceso de colaboración con los urbanizadores para entregar los proyectos más rápidamente sin comprometer la calidad de los proyectos y los beneficios comunitarios producidos. La Política de

Desarrollo Conjunto también sirve como documento público para informar a las comunidades y a los urbanizadores sobre lo que pueden esperar de las convocatorias. Da prioridad a los proyectos que produzcan el mayor número de viviendas para los usuarios del transporte público, aumentando tanto el número de usuarios como las oportunidades de vivienda asequible en Los Ángeles. La Política también destaca los métodos preferidos por LA Metro para la selección de urbanizadores, los requisitos del proyecto, los criterios para la priorización de sitios, el proceso de definición del alcance del proyecto y los criterios de evaluación de propuestas. LA Metro actualmente lleva a cabo varios proyectos de desarrollo conjunto utilizando este marco.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? En caso negativo, ¿podría existir?: Este marco no existe actualmente en CapMetro, que en cambio ha seguido un planteamiento más personalizado para cada aprobación. El equipo de Desarrollo e Inmobiliaria de CapMetro es capaz de crear una plantilla de solicitud y una hoja de condiciones estandarizados, así como de diseñar un proceso claro para su uso. Las conversaciones con el Consejo Municipal y entidades afines con más experiencia en estos procesos de enajenación pueden informar a CapMetro a la hora de diseñar su enfoque.

Retos y consideraciones de la implementación:

- El personal pertinente de CapMetro deberá debatir los elementos esenciales de una plantilla de solicitud estandarizada y el proceso de solicitud general para las solicitudes de parcelas ETOD y los proyectos de desarrollo conjunto asociados con el Proyecto Connect y otro desarrollo de CapMetro. Establecer un conjunto de estructuras de transacción realistas es un requisito previo para estudiar posibles estructuras a nivel de la estación o del sitio.
- El Equipo de Desarrollo e Inmobiliaria de CapMetro deberá trabajar con su Mesa Directiva para determinar qué normas y objetivos pueden ser universales en todas las transacciones y en qué situaciones deben personalizarse. Se deberá ofrecer al Consejo una sesión de tutoría educativa para revisar las ventajas, desventajas y otras consideraciones asociadas a los diferentes tipos de transacciones, con el fin de preparar mejor a los miembros de la Junta para proporcionar orientación sobre las oportunidades de normalización. Los objetivos generales de CapMetro en materia de equidad deben tenerse en cuenta en el marco de la convocatoria y contratación de urbanizadores.

Métricas de éxito:

- Duración media desde la publicación de la emisión de RFP hasta el cierre, con el objetivo de reducir el plazo medio a 12-18 meses. CapMetro deberá calcular la duración media de los últimos años, si dispone de plazos, y comparar los resultados a lo largo del tiempo a medida que se utiliza el nuevo marco.
- Valor actual neto de la rentabilidad financiera para CapMetro de los proyectos de Desarrollo Conjunto. El equipo de Desarrollo e Inmobiliaria de CapMetro puede medir la rentabilidad financiera de operaciones anteriores como referencia para futuras ofertas y operaciones de desarrollo conjunto.

Análisis estratégico de la cartera inmobiliaria

Responsable de la implementación
Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin; Departamento de Servicios Financieros de la Ciudad de Austin; Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin; Desarrollo e Inmobiliaria de CapMetro; Agencias Públicas y Municipios

Socios
Corporación para el Desarrollo Económico de Austin

Cronograma
Comienza la planificación y el diseño:
Dentro de 1 año

Comienza la implementación:
Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:
A corto plazo (finalizado dentro de 2 años)

Objetivos del Consejo Municipal
U, V

Objetivos de ETOD
3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable
6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.

Estrategia: Aprovechar los terrenos de propiedad pública

Descripción: Mediante la creación de un marco para priorizar los sitios de propiedad pública para su disposición y desarrollo, CapMetro, la Ciudad de Austin y el Condado de Travis pueden tomar decisiones más eficaces y crear un cronograma más predecible para ETOD. Por ejemplo, un marco puede esbozar los diferentes criterios (por ejemplo, ubicación, tamaño) que hacen que un lugar sea prioritario para la disposición de proyectos ETOD que acompañen a la aplicación del Proyecto Connect. El marco debería utilizar un enfoque de instalaciones estratégicas para evaluar cómo pueden utilizarse los edificios y sitios para las funciones existentes y cómo deberían reubicarse o enajenarse las propiedades sobrantes de la Ciudad, el Condado y CapMetro. Será imprescindible que haya coordinación entre las entidades.

La Política ETOD de Sound Transit adoptada en 2018, aunque flexible y exitosa en muchos aspectos, no establece una priorización cohesiva para los proyectos ETOD. En respuesta, Sound Transit está desarrollando un plan estratégico que ofrecerá una herramienta prioritaria para informar sobre futuras disposiciones de sitios y decisiones de planificación.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes?

Si no es así, ¿podría existir?: En el caso de la Ciudad de Austin, este tipo de análisis de cartera se realizó a través de un equipo interdepartamental dirigido por el Departamento de Servicios Financieros (FSD) y el Departamento de Desarrollo Económico (EDD) formado por Vivienda, la Oficina de Sostenibilidad y el Equipo de Gobernanza de Instalaciones Estratégicas de la Ciudad. Para parcelas concretas, la Ciudad de Austin ha seguido adelante con procesos estratégicos de enajenación destinados a generar beneficios para la comunidad, como el proceso de desarrollo en curso para Ryan Drive, que ha desembocado en un Acuerdo de Negociación Exclusiva que incluye beneficios para la comunidad como viviendas asequibles, parques y espacios abiertos, espacios comerciales al servicio de la comunidad y conexiones peatonales y ciclistas con el transporte público. La Ciudad aún no ha determinado un curso de acción definitivo para algunos sitios grandes que permanecen en su cartera, incluido One Texas Center, aunque se prevé que las viviendas asequibles formen parte de cualquier esfuerzo de reurbanización en partes del sitio. CapMetro no ha realizado recientemente un análisis estratégico de su cartera inmobiliaria.

Retos y consideraciones de la implementación:

- La Ciudad ha completado recientemente un análisis de su inventario actual de espacios y de sus necesidades previstas de espacio de oficinas, y actualmente está evaluando qué espacios deberían remodelarse o reutilizarse. CapMetro cuenta asimismo con un Plan Maestro de Instalaciones que incluye su inventario de espacios y el Condado de Travis dispone del Proceso Integral de Planificación de Instalaciones, que ha identificado parcelas infrautilizadas y evaluado oportunidades de espacio. Estos análisis pueden utilizarse para identificar posibles oportunidades de disposición para el desarrollo de viviendas asequibles y otros beneficios comunitarios.
- Las tipologías ETOD y los Conjuntos de prescripción de la política identifican las estaciones en las que debe darse prioridad a la vivienda asequible, incluidas aquellas que ofrecen un amplio acceso a los servicios laborales y del barrio, un inventario actual más bajo de vivienda asequible, niveles de población más bajos con espacio para un nuevo desarrollo general y una mayor disponibilidad de terrenos.

Métricas de éxito:

- Total de unidades de vivienda y unidades de vivienda asequible entregadas en sitios transferidos por CapMetro, la Ciudad de Austin y el Condado de Travis.
- Cada líder de implementación también puede medir los beneficios adicionales para la comunidad generados en los desarrollos a través de la disposición estratégica, como acres de espacio abierto, millas de mejoras en las aceras y pies cuadrados de espacio asequible de venta al por menor/terrenos. Estos parámetros pueden encontrarse en los planes y acuerdos de desarrollo y confirmarse con los urbanizadores una vez finalizado el proyecto.

Plan de adquisición de terrenos

Responsable de la implementación

Desarrollo e Inmobiliaria de CapMetro; Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin; Corporación de Finanzas de Vivienda de Austin (Austin Housing Finance Corporation); Departamento de Servicios Financieros de la Ciudad de Austin

Socios

Corporación para el Desarrollo Económico de Austin; Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Austin

Cronograma

Comienza la planificación y el diseño:

Dentro de 1 año

Comienza la implementación:

Antes de la construcción del tránsito

Periodo activo:

Según sea necesario antes y durante la construcción del proyecto Connect

Objetivos del Consejo Municipal

A, B, C, D, X

Objetivos de ETOD

3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable

Estrategia: Estrategias de adquisición para ETOD

Descripción: La construcción del Proyecto Connect requerirá que ATP y CapMetro adquieran terrenos para apoyar la construcción de la infraestructura de tránsito. Estos terrenos adquiridos estratégicamente deberán destinarse al desarrollo de viviendas asequibles y a otras prioridades de ETOD a medida que se construya el Proyecto Connect y los terrenos dejen de ser necesarios para su uso original. El plan debe tener en cuenta las restricciones estatales a la reutilización de terrenos para el desarrollo económico si la compra requiere la expropiación. El plan de adquisición de terrenos deberá informar del uso de los fondos para dar prioridad a las compras de parcelas compatibles con la vivienda asequible, elegibles para programas de financiación y atractivas para futuras asociaciones con urbanizadores locales. Es importante que el plan equipe a ATP y a CapMetro de un marco de compras que proporcione flexibilidad para obtener rápidamente una opción sobre posibles compras, identificar la financiación y completar la adquisición.

Un ejemplo en Seattle demuestra los beneficios de la adquisición estratégica de terrenos y las asociaciones. Sound Transit vio la oportunidad de crear viviendas asequibles y servicios para personas mayores en una parcela cercana a su estación de Capitol Hill, pero la parcela era propiedad del Seattle Central College. Sound Transit y el Seattle Central College acordaron intercambiar parcelas de terreno en el área de la estación de Capitol Hill para apoyar esta oportunidad. Tras adquirir la parcela más cercana a la estación, Sound Transit concedió un descuento inmobiliario de \$6 millones a Community Roots Housing, un urbanizador sin fines de lucro que construirá una urbanización de uso mixto de 8 plantas, “Pride Place”, que ofrecerá 118 unidades para personas mayores con rentas bajas que ganen entre el 30% y el 60% del AMI.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no, ¿podría existir?:

Como parte del paquete de inversión de \$300 millones contra el desplazamiento aprobado en noviembre de 2020 por los votantes de Austin, la Ciudad de Austin destinó \$23 millones iniciales para adquirir terrenos, incluidos \$8 millones en préstamos para apoyar proyectos de preservación y desarrollo de viviendas asequibles por parte de organizaciones sin fines de lucro. La Corporación de Financiación de Viviendas de Austin utilizará los \$15 millones restantes para adquirir propiedades multifamiliares existentes en los corredores del Proyecto Connect. Este plan de adquisición de terrenos podría ayudar a coordinar la compra de terrenos en torno a las estaciones e infraestructuras del Proyecto Connect, así como a agilizar los procesos de la Ciudad y CapMetro para convertir terrenos en viviendas asequibles.

Retos y consideraciones de la implementación:

- CapMetro y ATP deberán seguir estudiando las limitaciones legales de los usos permitidos para los terrenos adquiridos mediante expropiación por utilidad pública. La confirmación de las opciones legales debe acelerarse para poder avanzar con un Plan de Adquisición de Tierras eficaz.
- La Mesa Directiva de CapMetro deberá ponderar las prioridades de adquisición de terrenos en una sesión dedicada al Plan, incluyendo los tipos de parcelas, el marco de compra y las estructuras de asociación buscadas.
- La adquisición de parcelas para instalaciones de operaciones y mantenimiento también deberá tenerse en cuenta en el plan de adquisición de terrenos de CapMetro.

Métricas de éxito:

- Unidades de vivienda asequible entregadas finalmente en los sitios adquiridos por los Líderes de Implementación. Habrá que hacer un seguimiento de este parámetro más allá del periodo de construcción del Proyecto Connect para afirmar el número total de unidades entregadas a largo plazo.

Financiación innovadora y brechas de financiación dirigidas por la ciudad

Responsable de la implementación
Departamento de Vivienda y Planificación de la Ciudad de Austin; Corporación para el Desarrollo Económico de Austin; Departamento de Servicios Financieros de la Ciudad de Austin

Socios
CapMetro; partes interesadas y votantes de la comunidad; representantes electos

Cronograma
Comienza la planificación y el diseño:
de 3 a 4 años

Comienza la implementación:
Durante la construcción del tránsito

Periodo activo:
En curso

Objetivos del Consejo Municipal
F, H, V

Objetivos de ETOD
3. Preservar y aumentar las oportunidades de vivienda asequible y alcanzable
4. Ampliar el acceso a empleos y oportunidades profesionales de alta calidad
6. Ampliar el diverso patrimonio cultural de Austin y las pequeñas empresas, propiedad de BIPOC y los negocios de legado.

Estrategia: Captura del valor del terreno y financiación innovadora

Descripción: Existe un conjunto de herramientas financieras innovadoras que pueden utilizarse para ayudar a cubrir las brechas de financiación y permitir el desarrollo público y público-privado para apoyar los beneficios comunitarios requeridos para ETOD.

Áreas de Reinversión por Incremento de Impuestos (Tax Increment Reinvestment Zones, TIRZ): Las TIRZ son áreas especiales creadas por el Consejo Municipal para atraer nuevas inversiones a un área. Estas áreas ayudan a financiar los costos de reurbanización y fomentan el crecimiento en áreas que, de otro modo, no atraerían suficiente desarrollo de mercado en el momento oportuno. Los impuestos atribuibles a las nuevas mejoras (incrementos fiscales) se reservan en un fondo para financiar mejoras públicas o beneficios comunitarios dentro de los límites del área. Aunque tradicionalmente las TIRZ se asocian a la financiación de infraestructuras como carreteras y estacionamientos, en las áreas ETOD también podrían crearse TIRZ con el fin específico de financiar beneficios comunitarios como viviendas asequibles, siempre que la TIRZ cumpla los requisitos de la legislación estatal.

Distritos de Mejoras Públicas (Public Improvement Districts, PID): Las ciudades pueden imponer y recaudar gravámenes especiales sobre la propiedad dentro de un área determinada con el fin de financiar una serie de mejoras que incluyen infraestructuras, movilidad, parques, paisajismo y viviendas asequibles. La creación de un distrito de mejoras públicas requiere el apoyo de al menos el 50% de los propietarios del distrito y debe cumplir los requisitos del Capítulo 372 del Código de Gobierno Local de Texas.

Financiación de bonos: Las ciudades pueden emitir deuda en bonos para apoyar inversiones en infraestructuras, financiación de carencias en el desarrollo económico, viviendas asequibles y otros fines públicos. Los Bonos de Obligación General están respaldados por la base fiscal global de la Ciudad. Los bonos de ingresos están respaldados por un flujo de ingresos concreto que puede incluir tarifas, peajes o incremento fiscal establecido a través de una TIRZ. La emisión de Bonos de Obligación General requiere el apoyo de los votantes.

Desarrollo Conjunto de la Administración Federal de Tránsito: Las ciudades y los propietarios pueden asociarse con la Administración Federal de Tránsito para desarrollar ETOD conjuntamente con las inversiones de tránsito financiadas con fondos federales a través del Proceso de Desarrollo Conjunto de FTA.

Préstamos y subvenciones federales: Diversos departamentos del Gobierno Federal proporcionan financiación para cubrir las brechas a través de programas de préstamos y subvenciones respaldados por el Gobierno Federal. La Oficina Build America del Departamento de Transporte de EE.UU. supervisa actualmente varios programas de préstamos a bajo interés que podrían utilizarse para financiar proyectos privados de desarrollo e infraestructuras que aporten determinados beneficios a la comunidad.

Estas herramientas se han utilizado en muchas ciudades de Texas, como Austin, San Antonio, Dallas, El Paso, Galveston, Houston, Lubbock, Waco, Corpus Christi y Fort Worth. Según el Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Dallas, las mejoras públicas financiadas por las TIRZ incluyen: aceras más anchas, servicios públicos enterrados, paisajismo, iluminación, saneamiento ambiental, demolición y conservación histórica. La política TIRZ de Dallas también establece un requisito general del 20% de unidades asequibles (80% AMFI o menos) en los desarrollos de viviendas que reciben financiación TIRZ. Fort Worth también tiene un requisito del 20% de viviendas asequibles para los proyectos que reciben financiación TIRZ.

¿Existe algo así en Austin hoy en día? De ser así, ¿cómo se basa esta herramienta en los programas existentes? Si no es así, ¿podría existir?: La política TIF de la Ciudad de Austin permite actualmente el uso de fondos TIF para viviendas asequibles, y requiere que cualquier desarrollo de viviendas que forme parte de un plan de proyecto TIF debe prever que al menos el 20% de las unidades sean asequibles para los hogares que ganan al menos el 60% de los ingresos familiares medios para viviendas de alquiler y el 80% de los ingresos familiares medios para viviendas en propiedad durante al menos la duración del plan de proyecto TIF. Las TIRZ que existen en Austin son Mueller, Waller Creek, Seaholm y Second Street. El Contrato de Desarrollo Maestro de reurbanización del Aeropuerto Mueller exigía que el 25% de las viviendas fueran asequibles para familias con ingresos inferiores al 60% del IMF en el caso de las viviendas de alquiler y al 80% del IMF en el caso de las viviendas ocupadas por sus propietarios. TIF utilizó los ingresos fiscales incrementados para financiar infraestructuras que contribuyeron a facilitar el 25% de viviendas asequibles reservadas.

La Ciudad de Austin ha promulgado un Distrito de Mejoras Públicas del Centro que apoya las actividades de Downtown Austin Alliance y ha respaldado numerosas mejoras en el centro.

Retos y consideraciones de la implementación:

TIRZ:

- La creación de una TIRZ es más difícil cuando hay varios propietarios en el área de la estación. Deberán realizarse más análisis para determinar dónde tendrían el mayor impacto positivo el TIF y la TIRZ.
- La Ciudad podría coordinarse con CapMetro para discutir la viabilidad y conveniencia de crear nuevas TIRZ alrededor de ciertas ubicaciones de estaciones para apoyar los beneficios de la comunidad. Para establecer una TIRZ, la Ciudad de Austin debe seguir el proceso de 8 pasos de TIRZ descrito por el Contralor de Texas, cumplir con el análisis “pero/por” requerido por la ley estatal (Código de Impuestos de Texas Capítulo 311) para la creación de TIRZ, y permanecer por debajo de los límites de la Ciudad sobre cuánto valor de la propiedad puede estar bajo una TIRZ.
- Existen demandas financieras contrapuestas para los ingresos desviados del fondo general a un fondo TIRZ, especialmente en el entorno actual de limitación de la tasa tributaria del 3.5% impuesta por el Estado a los municipios. A medida que aumentan los costos de desarrollo de los proyectos, la captura del valor del terreno puede ser necesaria para financiar la propia infraestructura de tránsito. Esto limitará el valor restante disponible para destinarlo a viviendas y otras prioridades comunitarias.

Distrito de Mejoras Públicas:

- La implementación de un Distrito de Mejora Pública exige un impuesto suplementario a los propietarios, que puede repercutirse en los inquilinos y suponer una elevada carga para los alquileres de los negocios pequeños, de legado y propiedad de BIPOC en particular.

Esta página se ha dejado intencionalmente en blanco.

Asociaciones, subvenciones y préstamos federales:

- La solicitud de estas subvenciones y préstamos puede requerir mucho tiempo y el dinero puede estar vinculado a requisitos federales específicos, pero constituyen una opción importante para la financiación de brechas.

Métricas de éxito:

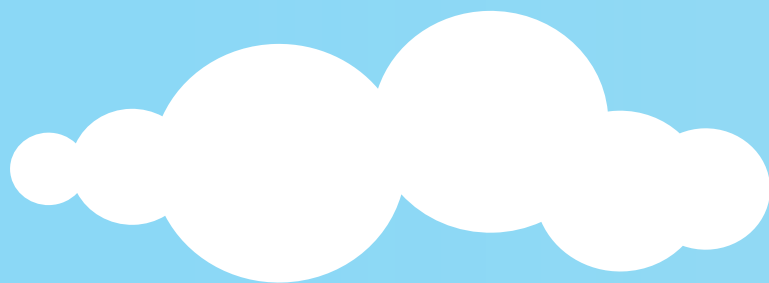
Los indicadores de éxito variarán en función de la herramienta de financiación utilizada.

Para TIRZ o Distrito de Mejoras Públicas:

- Ingresos generados por la TIRZ o el Distrito de Mejoras Públicas.

Para todas las herramientas:

- Dólares invertidos en mejoras públicas/beneficios para la comunidad como resultado de la contribución de la TIRZ, el distrito de mejora pública, el bono o el préstamo o subvención federal. Esta métrica puede estimarse en términos del costo real de los proyectos de beneficio comunitario, pero la Ciudad también puede hacer un seguimiento de los beneficios comunitarios individuales creados a través de los proyectos (por ejemplo, número de unidades de vivienda totales producidas, número de unidades de vivienda asequible, millas de aceras mejoradas, etc.).



Plan de la Política de ETOD