

# CIUDAD DE AUSTIN

FOLLETO DE INFORMACION AL VOTANTE  
MARTES, 8 DE NOVIEMBRE, 2016



Para servicios de interpretación tocante información en ese documento, llame Austin 3-1-1  
이문서 관련 통역 문의사항은 Austin 3-1-1로 전화 주십시오.  
Nếu bạn cần dịch tài liệu này, xin gọi Austin ba-một-một  
如果你須要有關本文內容的翻譯服務，請撥打 311 奧斯汀市政府熱線。



La Ciudad de Austin ha convocado una elección especial el martes, 8 de noviembre, 2016.

Se presentará a los votantes una proposición de la Ciudad de Austin de \$720 millones en bonos de Obligación General para financiar mejoras de transportación y movilidad. Los votantes considerarán la propuesta junto con la Elección General de noviembre para puestos federales, estatales, del condado, y de la ciudad e incluyendo propuestas de otras entidades que recaudan impuestos.

El propósito de este folleto es presentar descripción general de la Elección de Bonos de Movilidad del 2016 de la Ciudad de Austin. Su intento no es promover que se vote a favor ni contra la proposición ya que su único propósito es informar al público.

La Ciudad de Austin se compromete a cumplir con la Ley de Americanos Discapacitados. Se proveerán modificaciones razonables e igualdad en acceso a comunicaciones cuando se soliciten llamando al **512-974-7840**.

Turn the document over for this information in English.

## LENGUAJE DE LA BOLETA

La Proposición se presentará en la boleta oficial sustancialmente como sigue, y la boleta será preparada para posibilitar que se vote "a favor" o "en contra" de la Proposición:

### Proposición

La emisión de \$720,000,000 en bonos y pagarés para mejoras de transportación y movilidad al corredor Loop

360, Spicewood Springs Road, el puente Old Bee Caves Road Bridge, Anderson Mill Road, intersección de RM 620 y RM 2222, Parmer Lane, Lamar Boulevard Norte, Burnet Road, Airport Boulevard, Martin Luther King Jr. Boulevard Este/FM 969, Lamar Boulevard Sur, Riverside Drive Este, Guadalupe Street, Slaughter Lane, William Cannon Drive, Rundberg Lane, Colony Park Loop Road Este, Congress Avenue Sur, Manchaca y Pleasant Valley Road Sur; aceras/banquetas, rutas seguras hacia las escuelas, senderos urbanos, ciclovías, estrategias para reducir fatalidades, y mejorar la movilidad local de las siguientes calles de calidad inferior/proyectos de renovación capital: Falwell Lane, William Cannon Overpass Bridge, FM 1626, Cooper Lane, Ross Road, Circle S Road, Rutledge Spur, Davis Lane, Latta Drive/Brush Country, Johnny Morris Road, y Brodie Lane; y la imposición de impuestos suficientes para pagar los bonos y pagarés.

## TIPOS DE PROYECTOS Y PROGRAMAS QUE SE LLEVARA A CABO MEDIANTE LA PROPUESTA DE BONOS

Un mapa de posibles proyectos que serían financiados si se aprueba la proposición está en la Pagina 10.

## \$101,000,000 para Proyectos de Movilidad Regional

Si se aprueba, la proposición proveerá:

- \$46,000,000 para mejorar las intersecciones del corredor Loop 360 en Westlake Drive, Courtyard Drive, FM 2222, Lakewood Drive y Spicewood Springs Road/Bluff Stone Drive. Mejoras podrían incluir modificaciones de señales, cambios al diseño de medianos, e instalaciones de facilidades accesibles peatonales.
- \$17,000,000 para posibilitar que la Ciudad financie mejoras en Spicewood Springs Road al este de Loop 360. Mejoras podrían incluir expansión de las calles, señales, medianos, aceras/banquetas, facilidades de ciclismo, y reconstrucción de entradas vehiculares (driveways).
- \$30,000,000 para posibilitar que la Ciudad resuelva condiciones de Anderson Mill Road desde Spicewood Parkway a US Hwy 183, la intersección de RM 620 y FM 2222, y Parmer Lane entre SH 45 a Brushy Creek Road. Mejoras podrían incluir proyectos para incrementar la movilidad peatonal, de bicicletas, y vehicular.
- \$8,000,000 para posibilitar que la Ciudad financie el diseño y reemplazo del puente Old Bee Caves Road Bridge para atravesar Williamson Creek.

## \$101,000,000 para Proyectos de Movilidad Regional

Si se aprueba, la proposición posibilitaría que la Ciudad implemente recomendaciones de los Informes de Movilidad en el Corredor, que identifican mejoras de transportación de corto, mediano, y largo plazo en los siguientes corredores:

- Lamar Boulevard Norte desde US Hwy 183 a Howard Lane
- Burnet Road desde Koenig Lane a MoPac Expressway
- Airport Boulevard desde North Lamar Boulevard a US Hwy 183

- Martin Luther King Jr Boulevard Este/FM 969 desde US Hwy 183 a Decker Lane
- Lamar Boulevard Sur desde Riverside Drive a Ben White Boulevard/US Hwy 290 West
- Riverside Drive Este desde I-35 a SH 71
- Guadalupe Street desde Martin Luther King Jr Boulevard a la Calle 29 Oeste.
- Aprobación además posibilitaría que la Ciudad desarrolle un Informe de Movilidad en el Corredor para Slaughter Lane y/o William Cannon Drive y cumplir con recomendaciones identificadas en el informe.

Proyectos en estos corredores podrían incluir:

- Mejoras a intersecciones, tales como señales, carriles para voltear, cruces peatonales
- Aceras/banquetas
- Facilidades de ciclismo, incluyendo carriles separados y protegidos
- Transito incluyendo albergues para paradas de autobús, reubicaciones de paradas de autobús, carriles centrales para tránsito (transporte público), y señalamiento particular para el tránsito público (adaptados para colarse)
- Resolver cuestiones de servicios públicos, incluyendo drenajes necesarios para mejorar la movilidad

Si se aprueba, la proposición posibilitaría que la Ciudad desarrolle Informes de Movilidad para el Corredor (ingeniería preliminar) para William Cannon Drive, Slaughter Lane, Lamar Boulevard Norte/Guadalupe Street, Rundberg Lane Este, Rundberg Lane Oeste, Colony Loop Drive, Martin Luther King Jr Boulevard Este/FM 969, Congress Avenue Sur, Manchaca Road, y Pleasant Valley Road Sur.



### **\$137,000,000 para Proyectos de Movilidad Local**

Si se aprueba, la proposición proporcionaría:

- \$37,500,000 para posibilitar que la Ciudad realice proyectos de aceras basados en el Plan Maestro de Aceras/banquetas del 2016/Plan de Transición ADA (Ley de Americanos Discapacitados), enfocado en aceras que surgieron como prioridades “muy altas” o “altas”. El Plan Maestro de Aceras/banquetas del 2016/Plan de Transición ADA de la Ciudad de Austin instituye prácticas de manejo de las facilidades y contiene criterio de prioridades para aceras dentro de áreas de plena jurisdicción de la Ciudad de Austin. Mejoras podrían incluir instalación de nuevas rampas para bordes, aceras, plataformas o pistas de entradas vehiculares (driveways) y construcción y rehabilitación relacionada/reemplazo de rampas de bordes existentes, aceras, plataformas/pistas de entradas vehiculares, y construcción relacionada para cumplir con guías y requisitos ADA del Departamento de Justicia.
- \$27,500,000 divididos equitativamente entre los diez Distritos Concejales de la Ciudad para posibilitar que la Ciudad provee Rutas Seguras Escolares. El Programa de Rutas Seguras Escolares

es colaborativo con los distritos escolares locales para resolver cuestiones de las rutas seguras escolares para animar que los niños y familiares usen bicicletas o que caminen a las escuelas. Mejoras podrían incluir opciones de infraestructura para crear ambientes seguros tales como aceras, instalaciones para calmar el tráfico, facilidades para proteger a ciclistas, y senderos urbanos.

- \$26,000,000 para posibilitar que la Ciudad instale senderos urbanos enfocados en transporte y movilidad, implementando el Plan Maestro de Senderos Urbanos. La Red de Senderos Urbanos es red de la ciudad entera de caminos de multi-uso no aptos para vehículos motorizados, que proveen rutas importantes accesibles para la transportación y recreación para todas las edades y habilidades. Proyectos podrían incluir diseño y construcción de varias conexiones de senderos y senderos de Nivel I (Tier 1) identificados en el Plan Maestro de Senderos Urbanos de la Ciudad.

- \$20,000,000 para posibilitar que la Ciudad proporcione facilidades de transportación y movilidad de ciclistas, de acuerdo con el Plan Maestro de Ciclismo. El Plan Maestro de Ciclismo incluye recomendaciones para Calles Completas que faciliten movilidad del ciclismo de todas las edades y habilidades. El Plan Maestro de Ciclismo sería implementado por la División de Transportación Activa de la Ciudad de Austin. Mejoras podrían incluir facilidades de ciclismo separadas y/o protegidas, equipo para detectar bicicletas y señales, y otras facilidades de bicicletas en las calles, tales como carriles para bicicletas.
- \$11,000,000 para posibilitar que la Ciudad financie mejoras a calles subestandar/proyectos públicos de renovaciones capitales en el área de jurisdicción plena en la Ciudad de Austin en calles que no cumplen requisitos actuales de la Ciudad porque tienen menos de 24 pies de anchura y que típicamente no tienen bordes ni cunetas (gutters), drenaje, facilidades para bicicletas y infraestructura de aceras. “Renovación Capital” significa rehabilitación de facilidades existentes de la Ciudad de Austin para mantener niveles adecuados de servicio.
  - El puente William Cannon Railroad Overpass Bridge incluye ingeniería y diseño preliminar para un Proyecto futuro de construcción para la renovación capital que reemplazará las paredes existentes de aproximadamente 300 pies al este del pilar este con una estructura de conexión para apoyar el puente existente de seis carriles sobre los rieles de Union Pacific Railroad.
  - Falwell Lane: Mejoras que podrían incluir ingeniería y diseño preliminar para un Proyecto futuro de reconstrucción de Falwell Lane al este de SH 130. Falwell Lane es calle que sirve a viviendas privadas y a facilidades de la Ciudad que proveen servicios a muchos ciudadanos.

La calle existente sufrió daños graves en las inundaciones del 2013 y 2015, y requiere restauración o reemplazo permanente.

- Ingeniería preliminar para Brodie Lane, Circle S Road, Cooper Lane, FM 1626, Johnny Morris Road, Latta Drive/Brush Country, Ross Road, Rutledge Spur. Estos proyectos incluirían ingeniería preliminar para el diseño y construcción futura de proyectos para resolver cuestiones de calles subestandar y también para incrementar conectividad y capacidad para todos los usuarios de las calles.

- \$15,000,000 para posibilitar que la Ciudad implemente estrategias para reducir fatalidades con proyectos en la lista de prioridades en mejoras de intersecciones con la mayoría de choques automovilísticos. La lista se puede ver en [austintexas.gov/2016bond](http://austintexas.gov/2016bond) Improvements, y dichos proyectos podrían incluir reconfiguraciones de intersecciones, modificaciones de medianos, facilidades peatonales para bicicletas, y señales de tráfico y peatonales.

## CONVENIO CON LOS VOTANTES

El Consejo de la Ciudad de Austin con aprobación de la Resolución No. 20160818-074, ha instituido un convenio con los votantes que asegura que los fondos de bonos autorizados serán gastados en proyectos y programas indicados en la Ordenanza No. 20160818-023 que convoca la elección especial de bonos y también de acuerdo con la Resolución No. 20160818-074. Los proyectos y programas además son incluidos en este Folleto de Información al Votante Tocante los Bonos.

En cuanto los votantes aprueben los bonos, la Ciudad de Austin empezaría la coordinación, diseño, y actividades de ingeniería, tan pronto sea posible para iniciar proyectos de mejoras a los corredores y para desarrollar el programa de construcción para la consideración y aprobación del Consejo de la Ciudad.

Proyectos de mejoras a los corredores para el programa de construcción serán priorizados para lograr lo siguiente:

- Reducir congestión
- Mejorar niveles de servicio
- Reducir retrasos en intersecciones para todo tipo de transportación
- Conectividad
- Mejorar eficacia de operaciones de tránsito

Proyectos de mejoras a los corredores para el programa de construcción serán priorizados para posibilitar lo siguiente:

- Preservación de viviendas costeables existentes y de comercios locales
- Oportunidades para desarrollar nuevas viviendas costeables
- Distribución geográfica de los fondos
- Oportunidades para aumentar el número de viviendas para personas en diferentes categorías de ingresos

El programa de construcción en los corredores recomendará el calendario de implementación de acuerdo con las necesidades, como se haya indicado en el Plan Comprensivo de Imagine Austin, con la Lista de Arteriales Críticos, la Lista de Prioridades de Intersecciones con la Mayoría de Choques Automovilísticos, y otros planes de políticas identificados.

Implementación del programa de construcción en los corredores además enfatizará que los corredores deberán ser habitables, aptos para peatones, seguros, y aptos para servicios de tránsito, y alineados con los principios y métricas del Plan Comprensivo Imagine Austin, con las metas de reducir la millas del tráfico vehicular, de aumentar pasajeros en el transporte público, y reducir los viajes en vehículos, y promover comunidades saludables, equitativas, e integrales.

Planes existentes del desarrollo de movilidad en los corredores se repasarán y serán actualizados para asegurar que el diseño final y la implementación concuerdan con los planes de transportación recientemente adoptados y con las políticas y estándares de diseño de infraestructura de transportación regional.

La Ciudad de Austin coordinará con otras entidades locales que imponen impuestos para identificar y procurar oportunidades posibles de concesiones y otro financiamiento colaborativo de entidades federales, estatales, locales, así como fuentes de recursos privados.

Si se requieren fondos adicionales para completar mejoras especificadas, la Ciudad de Austin identificará financiamiento disponible en los presupuestos capitales existentes y de otras fuentes. Si el costo de mejoras asociado con alguno de los proyectos de movilidad regional identificados es menos que la cantidad designada para ese proyecto específico, los fondos excedentes serán usados en mejoras adicionales en los corredores en donde se están implementando proyectos de movilidad regional.

Se analizarán sistemas y procesos de implementación de proyectos capitales existentes para recomendar cambios posibles y recursos necesarios para completar el programa de bonos propuesto en el plazo de ocho años de su inicio. El Manejador de la Ciudad deberá presentar recomendaciones al Consejo de la Ciudad en plazo de 90 días de haberse aprobado por los votantes, detallando el proceso para supervisión por el Consejo de la Ciudad, incluyendo un informe al Comité de Movilidad del Consejo, y un informe al Consejo entero, y un horario y proceso para reportar al Comité Ciudadano de Supervisión de los Bonos.

## IMPACTO FINANCIERO Y DE IMPUESTOS

La Ciudad de Austin es una de múltiples autoridades que anualmente recaudan impuestos de propiedades.

La tasa de impuestos de propiedad se compone de dos partes: La tasa de Operaciones y Mantenimiento (O&M) y la tasa de servicio de la deuda. La tasa del servicio de la deuda se impone para generar ingresos necesarios de impuestos para pagar la deuda de la Ciudad. La tasa del año fiscal

2016 para servicio de la deuda es 10.62 centavos en cada \$100 de valoración de la propiedad. La tasa O&M del año fiscal 2016 es 35.27 centavos en cada \$100 de valoración de la propiedad.

Los bonos de obligación general son respaldados por la imposición de impuestos ad valorem de la Ciudad de Austin para asegurar el pago de los bonos. Esto significa que para pagar la deuda la Ciudad de Austin está obligada a imponer impuestos ad valorem. La aprobación de los bonos y pagarés solo impactaría la tasa del servicio de la deuda que es parte de la tasa impositiva de la Ciudad de Austin.

La grafica siguiente indica el impacto anticipado en las cuentas de impuestos que resultaría cuando se emitan los bonos de transportación y movilidad si se aprueban por los votantes.

El impacto anticipado en las cuentas de impuestos mensuales y anuales está basado en la valoración impositiva de la residencia. El valor impositivo es el valor de la residencia

después de aplicar exenciones de impuestos de propiedad tales como la exención por residencia principal o exención de personas mayores.

La estimación del impacto en la cuenta de impuestos con la aprobación de la proposición y emisión de los bonos y pagarés propuestos contenidos en esta sección es aproximación basada en la tasa de impuestos de propiedades en 2016 y también en suposiciones tocante el mercado y condiciones económicas, y es sujeto a cambiar. Los números indicados no garantizan cierto impacto en la cuenta anual de impuestos del propietario. Para ver el valor impositivo de la propiedad, visite el sitio web de Travis Central Appraisal District en [traviscad.org](http://traviscad.org) si la propiedad está ubicada en el Condado de Travis; visite el sitio web de Williamson Central Appraisal District en [wcad.org](http://wcad.org) si la propiedad está en el Condado de Williamson; o visite Hays County Central Appraisal District en [hayscad.com](http://hayscad.com) si la propiedad está en el Condado de Hays.

Visite [austintexas.gov/2016bond](http://austintexas.gov/2016bond) para calculador en línea y calcular aumento anual en impuestos de propiedad.

#### Impacto Anticipado en la Cuenta Causado por la Aprobación de la Proposición de Bonos

| Valor Imponible de la Propiedad | Impacto anticipado en la cuenta anual de impuestos* | Impacto anticipado en la cuenta mensual de impuestos |
|---------------------------------|---|--|
| \$100,000                       | \$23  | \$1.88   |
| \$200,000                       | \$45  | \$3.75   |
| \$251,994 (mediano en 2016 )    | \$57  | \$4.72   |
| \$300,000                       | \$68  | \$5.63   |
| \$400,000                       | \$90  | \$7.50   |
| \$500,000                       | \$113   | \$9.38   |
| \$600,000                       | \$135   | \$11.25  |
| \$700,000                       | \$158   | \$13.13  |
| \$800,000                       | \$180   | \$15   |
| \$900,000                       | \$203   | \$16.88  |
| \$1,000,000                     | \$225   | \$18.75  |

\*Los números se han redondeado al número entero más próximo.

## INFORMACIÓN PROVEÍDA POR REQUISITOS DE LA SECCIÓN 3.009, CÓDIGO ELECTORAL DE TEXAS

De acuerdo con la Sección 3.009, del Código Electoral de Texas, las siguientes declaraciones fueron estipuladas en la Ordenanza No. 20160818-023:

Si la emisión de bonos y pagarés es autorizada por los votantes, se podrían imponer impuestos que sean suficientes, dentro de los límites instituidos por ley, para pagar el principal anual y el interés de dichos bonos y pagarés y para proporcionar un fondo de amortización para pagar dichos bonos y pagarés. Los bonos y pagarés autorizados de acuerdo con esta ordenanza se emitirán con vencimiento que no exceda 40 años de su fecha de emisión y que rédito o réditos de interés (no excedan 15%), de acuerdo con la autorización por ley, y con la determinación del Consejo. A principios del año fiscal 2016, la cantidad total pendiente del principal de la deuda de la Ciudad era

\$1,302,730,000, y la cantidad total de interés pendiente en la deuda la Ciudad era \$485,909,029.50, y la tasa de impuestos ad valorem para pagar el servicio de la deuda de la Ciudad cuando esta ordenanza se aprobó era \$0.1062 por \$100 de valor imponible de propiedades.

Basado en las condiciones del mercado en la fecha de esta ordenanza, y usando los asesoramientos de valor imponible en el año impositivo de 2015 (año fiscal 2015/16), sin ajustarse para aumentos anticipados en valores de asesoramientos impositivos en años futuros, si los bonos y pagarés son autorizados, el estimado del cálculo total de la tasa imponible de la Ciudad se anticipa ser aproximadamente \$0.5339 por \$100 de valuación en asesoramiento imponible (que representa un aumento de \$0.0750 por \$100 de valoración en asesoramiento imponible comparado con la tasa imponible total de la Ciudad a la fecha de adopción de esta ordenanza), basado en la ley estatal actual, sujeta a cambiar.

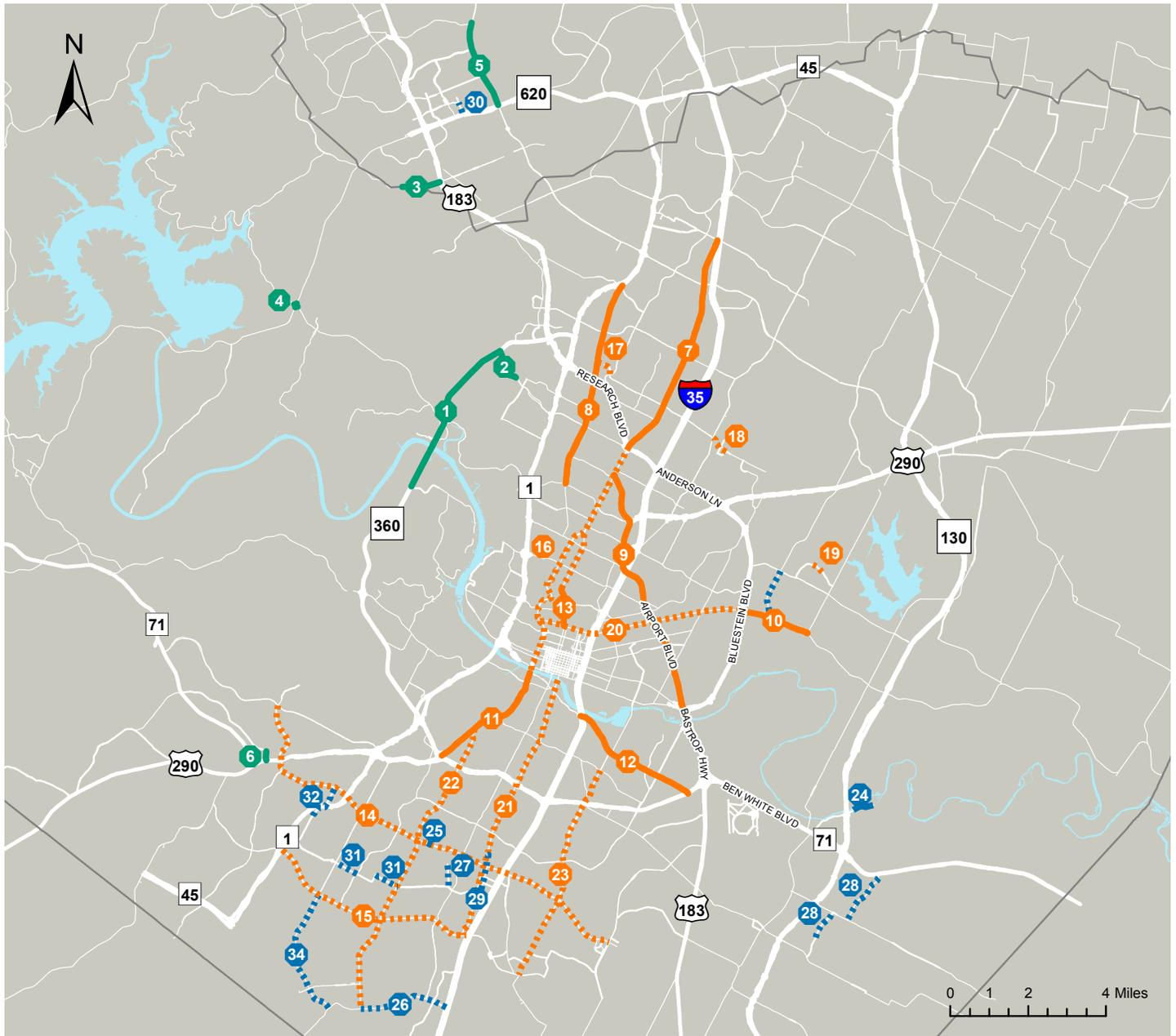


De acuerdo con la presentación al Consejo que aplica las suposiciones usadas en el Análisis de la Capacidad de Bonos de Obligación General con fecha del 1 de junio, 2016, que incluye pronósticos del crecimiento en los valores de asesoramiento en propiedades imponibles, el personal de finanzas de la Ciudad ha determinado que si los bonos y pagarés son autorizados, la tasa impositiva total de la Ciudad aumentaría aproximadamente \$0.0225 por \$100 de valuación imponible (comparado con la tasa total de impuestos de la Ciudad en la fecha de la adopción de esta ordenanza). Si los bonos y pagarés son autorizados, la tasa impositiva dependería entre otros factores, en la valuación de propiedad imponible, en tasas de interés prevalentes, en el mercado para los bonos y pagarés de la ciudad, y en condiciones generales del mercado cuando los bonos y pagarés sean emitidos.

Las tasas estimadas de impuestos y otras declaraciones contenidas en este contexto son (i) basadas en ciertas suposiciones (incluyendo suposiciones concernientes a las condiciones del mercado y económicas prevalentes cuando se lleve a cabo la emisión(es) de los bonos y pagarés), (ii) que son sujetas a cambiar de acuerdo con la diferencia entre los hechos en sí, circunstancias y condiciones prevalentes cuando los bonos y pagarés se emitan y la realidad de las suposiciones y proyecciones, (iii) esto se provee en la Ordenanza No. 20160818-023 para cumplir con requisitos de la Sección 3.009, del Código Electoral de Texas, sin ningún otro propósito, sin dar garantía de que dichas proyecciones se realicen, y (iv) no se intenta alcanzar el nivel de un contrato con los votantes ni de limitar la autoridad del Consejo para emitir bonos y pagarés de acuerdo con la Proposición sometida en la Ordenanza No. 20160818-023.



# MAPA DE PROYECTOS Y PROGRAMA DE LOS BONOS 2016



## Proyectos de Movilidad Regional

- 1 Loop 360 Intersections
- 2 Spicewood Springs Road
- 3 Anderson Mill Road
- 4 RM 620 at RM 2222
- 5 Parmer Lane
- 6 Old Bee Caves Road Bridge

## Proyectos de Movilidad en los Corredores

- 7 North Lamar Boulevard
- 8 Burnet Road
- 9 Airport Boulevard
- 10 East Martin Luther King Jr. Boulevard / FM 969
- 11 South Lamar Boulevard
- 12 East Riverside Drive
- 13 Guadalupe Street
- 14 William Cannon Drive
- 15 Slaughter Lane
- 16 North Lamar Boulevard / Guadalupe Street
- 17 West Rundberg Lane
- 18 East Rundberg Lane
- 19 Colony Loop Drive
- 20 Martin Luther King Jr. Boulevard
- 21 South Congress Avenue
- 22 Manchaca Road
- 23 South Pleasant Valley Road

## Proyectos de Movilidad Local

- Sub-Standard Streets/Capital Renewal
- 24 Falwell Lane
- 25 William Cannon Railroad Overpass
- 26 FM 1626
- 27 Cooper Lane
- 28 Ross Road
- 29 Circle S Road
- 30 Rutledge Spur
- 31 Davis Lane
- 32 Latta Drive/Brush Country Road
- 33 Johnny Morris Road
- 34 Brodie Lane

## Citywide (Not Mapped)

- Sidewalks
- Safe Routes to School
- Bikeways
- Intersection Safety Improvements
- Urban Trails

- = Proyecto de Movilidad Regional
- = Planes del Corredor Existente
- = Proyecto de Movilidad Local
- - - = Ingeniería y Diseño Preliminar

Notice: This product is for informational purposes and may not have been prepared for or be suitable for legal, engineering, or surveying purposes. It does not represent an on-the-ground survey and represents only the approximate relative location of property boundaries. This product has been produced by the Capital Planning Office for the sole purpose of geographic reference. No warranty is made by the City of Austin regarding specific accuracy or completeness.



## MAPA DE PROYECTOS Y PROGRAMA DE LOS BONOS 2016

El mapa en página 10 indica los Proyectos de Movilidad Regional, Proyectos de Mejoras a los Corredores, y los proyectos de Calles Sub-Estándar/Renovación Capital, incluidos en los proyectos de movilidad local, de la Ordenanza de la Ciudad aprobada por el Consejo. Los límites de los proyectos indicados en el mapa representan en general los límites indicados en Reportes de Desarrollo de la Movilidad en los Corredores (líneas naranja sólidas) y los Proyectos de Movilidad Regional propuestos (líneas verde sólidas), sin embargo, las mejoras financiadas por la proposición de bonos, si se aprueban, no necesariamente serían en la calle completa. Mejoras serían implementadas en ubicaciones priorizadas de la calle o camino.

Ingeniería preliminar y/o diseño se representa con líneas punteadas, y podría incluir análisis de tráfico, determinaciones de impacto a la cuenca y plan de remediación, proceso de involucración pública, alcance del proyecto, y diseño preliminar. Proyectos de movilidad en toda la ciudad, tales como aceras/banquetas, vías de bicicletas, y senderos urbanos no se han incluido en este mapa y serán priorizados en procesos del programa capital instituido.

El mapa en la Pagina 10 es solo para información y no se ha preparado para usos legales, de ingeniería, o de topografía. El mapa no representa estudios topográficos en el suelo, y solo representa ubicaciones aproximadas de límites de propiedad. Esta grafica se ha preparado por la Ciudad de Austin solo para referencias geográficas.



[austintexas.gov/2016Bond](http://austintexas.gov/2016Bond)

Phone: 512-974-7840 | Email: [2016bond@austintexas.gov](mailto:2016bond@austintexas.gov)