

RESOLUCIÓN NO. 20160818-074

POR CUANTO, el personal de la ciudad calcula que existe una capacidad de \$500 millones en bonos para un programa de ocho años emitidos bajo la tasa actual de la deuda de Austin; y

POR CUANTO, el Consejo de la Ciudad desea conservar \$250 millones de capacidad en bonos para futuros referéndums de bonos en 2017 o 2018; y

POR CUANTO, el Consejo de la Ciudad está convocando una Elección Especial que se lleve a cabo el 8 de noviembre, 2016 con el propósito de solicitar a los votantes que autoricen la emisión de \$720 millones en bonos de obligación general compuestos de \$250 millones de la capacidad de \$500 millones de bonos de la Ciudad bajo su tasa actual de impuestos de deuda, y una cantidad adicional de \$470 millones relacionada a lo mismo que resultaría en un aumento estimado en la tasa de impuestos de la deuda que sería de 2.25 centavos por \$100 de valoración de propiedades; y

POR CUANTO, el Consejo de la Ciudad desea asignar los \$720 millones como sigue:

- (i) \$101,000,000 para los siguientes Proyectos de Movilidad Regional para resolver congestionamientos y mejorar la seguridad: (a) \$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 Lane, (b) \$17,000,000 para mejorar Spicewood Springs Road al este de Loop 360, (c) \$30,000,000 para mejorar Anderson Mill Road, intersecciones de RM 620 y RM 2222, y Parmer Lane entre SH45 y Brushy Creek, y (d) \$8,000,000 para mejorar el puente Old Bee Caves Road Bridge;

- (ii) (ii) \$482,000,000 para los siguientes Proyectos de Mejoras al Corredor: (a) implementar planes del corredor para Lamar Boulevard Norte, Burnet Road, Airport Boulevard, Martin Luther King Jr. Boulevard Este/FM 969, Lamar Boulevard Sur, Riverside Drive Este, y Guadalupe Street, (b) implementar planes del corredor para Slaughter Lane y/o William Cannon Drive, y (c) ingeniería y diseño preliminar para mejoras de los siguientes arteriales y corredores críticos adicionales: William Cannon Drive, Slaughter Lane, Lamar Norte/Guadalupe Street, Rundberg Oeste, Rundberg Este, Colony Park Loop Road Este, Martin Luther King Jr.

Boulevard Este/FM 969, Congress Avenue Sur, Manchaca, y Pleasant Valley Sur; y

- (iii) \$137,000,000 para los siguientes Proyectos Locales de Movilidad: (a) \$37,500,000 para banquetas/aceras, (b) \$27,500,000 para implementar rutas seguras hacia las escuelas que se dividiría en partes iguales en los diez distritos concejales, (c) \$26,000,000 para senderos urbanos relacionados a propósitos de transportación y movilidad, (d) \$20,000,000 para rutas de ciclistas relacionadas con propósitos de transportación y movilidad, (e) \$15,000,000 para estrategias que reducirían fatalidades, implementadas en proyectos listados en la lista de prioridades en mejoras de intersecciones con la mayoría de choques automovilísticos, y (f) \$11,000,000 para renovaciones capitales en las siguientes calles de calidad inferior: 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;

POR CUANTO, el Consejo de la Ciudad desea que el programa de bonos de \$720 millones sea completado en un plazo de ocho años de haberse aprobado por los votantes y de acuerdo con directrices y procedimientos detallados en esta resolución; **AHORA POR LO TANTO**,

RESUÉLVASE POR EL CONSEJO DE LA CIUDAD DE AUSTIN:

El Consejo, con esta acción oficial, reafirma su compromiso a los votantes tocantes las condiciones contenidas en la ordenanza convocando la elección de noviembre 2016 de bonos para la movilidad. Además, el consejo con esta acción oficial, clarifica y declara su intención y compromiso a los votantes de crear un convenio con los votantes que especifica que los rendimientos de \$720,000,000 en bonos solo serán usados para proyectos identificados en la ordenanza convocando la elección de noviembre 2016 de bonos para la movilidad.

SEA ADEMÁS RESUELTO:

El consejo, con esta acción oficial declara su intención de comprometerse con los votantes tocantes los siguientes propósitos permitidos que determinan en qué se pueden gastar los rendimientos de los bonos y los procesos a seguir en determinar y priorizar los gastos:

(A) Al ser aprobado por los votantes el programa de bonos de movilidad de noviembre 2016, el Manejador de la Ciudad iniciará la coordinación, diseño, y actividades de ingeniería tan pronto sea posible para todos los proyectos listados bajo la

subsección (ii), partes (a) y (b) que arriba se indican con la cantidad de \$482,000,000 asignada para Proyectos de Mejorar al Corredor para así desarrollar recomendaciones del programa de construcción para consideración del consejo de la ciudad. Ya habiendo el personal de la ciudad recaudado suficiente información para desarrollar los elementos potenciales de construcción para los proyectos de mejoras al corredor, y antes de asignar financiamiento para cualquier construcción o que se inicie la construcción de estos proyectos, es obligación del Manejador de la Ciudad presentar recomendaciones soportadas por métricas identificables para implementación de un "Programa de Construcción en el Corredor" en maneras que prioricen: a) reducción en congestión; b) mejoras en el nivel de servicio y reducciones en retrasos en intersecciones para todos modos de transportación; c) conectividad, y mejoras en la eficacia de operaciones de tránsito dentro de estos corredores y en el sistema entero; y de acuerdo con lo antedicho, además debería tomar en cuenta: i) preservación de viviendas costeables existentes y de comercios locales en los corredores, y las oportunidades para desarrollar nuevas viviendas costeables a lo largo de los corredores, incluyendo, pero sin limitarse a, uso de fideicomisos comunitarios de terrenos, zonas de financiamiento del incremento de impuestos a lo largo de los corredores, herramientas para zonas de preservación de residencias principales, revisiones al programa S.M.A.R.T., e inversiones enfocadas en los corredores que utilicen bonos para la vivienda y el Fondo de Fideicomiso para la Vivienda (Housing Trust Fund); ii) dispersión geográfica de los fondos; y iii)

oportunidades para mejor aumentar el número de viviendas para residentes de diferentes categorías de ingresos;

(B) De acuerdo con la subsección (A) arriba, el “Programa de Construcción en el Corredor” desarrollado por el Manejador de la Ciudad para consideración del consejo de la ciudad deberá recomendar el calendario de implementación de acuerdo con la necesidad, 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 en esta resolución;

(C) De acuerdo con la subsección (A) arriba, en la implementación del “Programa de Construcción en el Corredor, el Manejador de la Ciudad 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 saludable, equitativas, e integrales, aun cuando haya crecimiento en los corredores;

(D) Al repasar y aprobar el Programa de Construcción en el Corredor, el consejo de la ciudad deberá guiarse por las mismas prioridades y consideraciones que aplican al Manejador de la Ciudad y que se detallan en las Subsecciones (A), (B), y (C) arriba;

(E) El Manejador de la Ciudad repasará y actualizará los planes existentes del corredor cuando sea necesario para asegurar que el diseño final y la implementación es

conforme con los planes de transportación recientemente adoptados y con las políticas y estándares de diseño de infraestructura de transportación también recientemente adoptadas, incluyendo pero sin limitarse a:

- Conexiones -Capital Metro Connections 2025;
- Guías y Estándares de Servicio de Capital Metro;
- Plan de Tránsito con Conectividad de Alta Capacidad Regional (Project Connect Regional High Capacity Transit Plan);
- Plan Estratégico de la Vivienda de la Ciudad de Austin;
- Prioridades de Política de Transito de la Ciudad de Austin (City of Austin Transit Priority Policy);
- Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de Austin;
- Plan de Políticas para la Calles Integrales de la Ciudad de Austin (City of Austin Complete Streets Policy);
- Plan Maestro para las Aceras/Banquetas de la Ciudad de Austin ;
- Plan Maestro para los Senderos Urbanos de la Ciudad de Austin;
- Plan Maestro de la Ciudad de Austin para Bicicletas;
- Plan Visión Cero (Vision Zero Plan);
- Estándares aplicables de la Asociación Nacional de Oficiales de Transportación Municipal (National Association of City Transportation Officials); y
- Plan Comprensivo de Imagine Austin;

(F) Se exige que el Manejador de la Ciudad coordine 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, el Manejador de la Ciudad por lo presente queda autorizado para identificar financiamiento disponible en los presupuestos capitales y de otras fuentes detalladas arriba (mientras no se identifique, comprometa ni reciba financiamiento adicional que limite la autoridad del Consejo para proceder con la emisión de bonos o pagarés autorizados por la Elección de Bonos para la Movilidad en Noviembre, 2016). Si el costo de mejoras asociado con alguno de los proyectos de movilidad regional 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; y

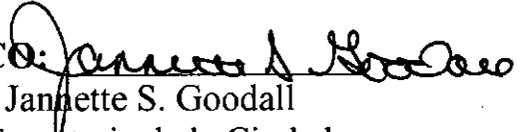
(G) se exige que el Manejador de la Ciudad analice el sistema y procesos de implementación de proyectos capitales para recomendar cambios posibles y recursos necesarios para completar el programa de bonos propuesto en el plazo de ocho años de su inicio (si los bonos y pagarés autorizados por la Elección de Bonos para la Movilidad en Noviembre, 2016 son emitidos para proveer el financiamiento del programa de bonos cuando sea apropiado, y determinado por el consejo, que podría ser más de ocho años después de iniciarse el programa de bonos). También, 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, un informe al Consejo total, y un horario y proceso para reportar al Comité Ciudadano de Supervisión de los Bonos.

(H) Se exige que el Manejador de la Ciudad incluya en los materiales de los bonos que sean para educar a los votantes sobre la elección de bonos, además de la información típica de proyectos y programas incluidos en el programa de bonos descrito arriba, junto con la información típica de tasas de impuestos y de las cuentas de impuestos, que previamente se ha incluido en información de bonos, que se incluya también el impacto de impuestos en una residencia de valor mediano y de residencias de varias valoraciones en el Folleto de Información al Votante Tocante los Bonos, y además, un calculador del impacto en la cuenta de impuestos, en el Sitio Web Informativo del Programa de Bonos.

ADOPTADO: August 18, 2016

CERTIFICO:


Jannette S. Goodall
Secretaria de la Ciudad