

## PROYECTO I-35 CAPITAL EXPRESS SOUTH



### HOJA DE DATOS



#### Por qué se necesitan mejoras

I-35 es un punto de acceso clave al centro de Austin y un corredor importante que sirve como el pilar de la red de transporte local y regional, así como una red de transporte nacional que se extiende desde Minnesota hasta Texas. Las tasas de crecimiento de la población muestran que la región casi se ha duplicado desde 1990, y los conductores hoy en día experimentan una notable falta de movilidad en la I-35. El Plan 2045 de la Organización de Planificación Metropolitana del Área de la Capital (CAMPO) estima que el Área de la Capital alcanzará casi 4.7 millones de residentes en 2045 y se espera que la congestión existente empeore en el futuro.

Los límites del proyecto I-35 Capital Express South extienden desde SH 71 / Ben White Boulevard hasta SH 45 Southeast. El segmento desde Slaughter Lane hasta SH 45 Southeast ocupa el puesto 45 en la lista de carreteras más congestionadas de Texas. Hay un medio de 330 choques por año en el área del proyecto. El Centro de Investigación del Transporte (CTR) de la Universidad de Texas estudió recientemente la opción de los carriles elevados y descubrió que estos choques cuestan a los contribuyentes locales más de 65 millones de dólares cada año en servicios de emergencia.

#### La misión

El proyecto I-35 Capital Express South fue considerado un proyecto prioritario en el Plan Regional de CAMPO 2045 y la financiación se asignó por la Comisión de Transporte de Texas a través del Programa de Transporte Unificado (UTP) 2020. El Departamento de Transporte de Texas está avanzando con planes para implementar mejoras de seguridad y movilidad en todo el corredor del proyecto. TxDOT está trabajando con la ciudad de Austin, CAMPO, CapMetro, así como otras organizaciones locales para avanzar este proyecto. El crecimiento presente requiere mejoras en nuestra infraestructura que se mantengan al paso del aumento de la población y de los usuarios de las carreteras. Es la responsabilidad de TxDOT planificar y atender las necesidades de seguridad y movilidad de nuestra comunidad ahora y en el futuro, y proteger mejor la calidad de vida de los residentes.

#### Lo que escuchamos

Se ha iniciado un estudio ambiental comprensivo para analizar a detalle el corredor y determinar el mejor enfoque para aumentar la seguridad y mejorar la movilidad. TxDOT organizó reuniones de puertas abiertas en 2016, 2017 y 2019 para identificar una gama completa de alternativas, incorporar análisis y, a través de un amplio alcance a la comunidad, identificar una solución recomendada. Los comentarios recibidos en las reuniones de puertas abiertas incluyeron el apoyo para los carriles de peaje de precio variable y para los carriles HOV, solicitudes de acceso para bicicletas y peatones, mejoras de seguridad y conectividad en las rampas de entrada y salida de la zona, y la integración de elementos multimodales/de tránsito a lo largo del corredor.

El proyecto propuesto proporcionaría beneficios de reducción de choques a la I-35 dentro de los límites del proyecto. El diseño evita la ampliación de la I-35 a través de este corredor limitado, minimizando los impactos en los negocios locales. TxDOT propone dos millas de carriles elevados y carriles de circunvalación de intersecciones desde SH 71/Ben White Boulevard hasta el sur de William Cannon Drive. CTR realizó un estudio para comparar las alternativas con la condición existente. El estudio encontró que anualmente, el diseño propuesto:



- Reducirá los puntos de conflicto en un 81%.
- Reducirá el total de las colisiones en un 28%.
- Producirá 23 menos colisiones severas
- Ahorrará más de 20 millones de dólares en daños a la propiedad y costos médicos asociados a las colisiones

Los carriles de circunvalación de las intersecciones evitan que los vehículos que entran y salen se mezclen y se entrecruzan en los carriles principales y permiten que el tráfico se evite los semáforos de las calles transversales, manteniendo el acceso local. Se espera que este proyecto no sólo ayude a la congestión en la interestatal, sino también en las calles locales como South Congress Avenue y South First Street.

Los comentarios del público se han reflejado en las mejoras de seguridad y movilidad propuestas de múltiples maneras, incluyendo:

- Instalación de 13 millas de nuevos caminos de uso compartido para mejorar el acceso de bicicletas y peatones.
- Invertir y reubicar varias rampas para mejorar la seguridad y el acceso.
- Reconstrucción de puentes a lo largo del corredor para mejorar la movilidad.
- Trabajar con CapMetro para planificar el futuro acceso al transporte público a un Park and Ride en el sur de la I-35.
- Construir carriles y arceles más amplios para reducir las colisiones en un 10-50%.

Para más información sobre el proyecto I-35 Capital Express South, visite <https://my35capex.com/projects/i-35-capital-express-south/>.

### **Participación de la comunidad y cronograma anticipado\***

El proceso de desarrollo incorporará las opiniones del público de una serie de oportunidades de participación pública, incluyendo las reuniones de las partes interesadas y de puertas abiertas.

- El estudio ambiental y del diseño esquemático: Completado
- Reunión de puertas abiertas: Otoño 2019
- Audiencia pública: 2021
- Diseño final: 2019–2022
- Construcción: 2022

\*El cronograma está sujeto a cambios.

**Costo de construcción estimado:** \$388 millones

### **Información de contacto y actualizaciones**

Para información adicional, comuníquese con:  
Susan Fraser, P.E.  
Mobility35 Program Manager  
TxDOT Austin District  
512-832-7128

Para consultas de la prensa, comuníquese con:  
Diann Hodges  
TxDOT Southwest Communications Director  
TxDOT Austin District  
512-832-7027

Para obtener información adicional, visite: [www.My35.org/Capital](http://www.My35.org/Capital).

### **Descripción del Programa**

El Programa I-35 Capital Express comprende de tres proyectos (Norte, Central y Sur). El proyecto Norte propone agregar un carril administrado sin peaje en cada dirección a lo largo de I-35 desde SH 45 North hasta US 290 East. El proyecto Central propone agregar dos carriles administrados sin peaje en cada dirección a lo largo de I-35 desde US 290 East hasta SH 71/Ben White Boulevard. El proyecto Sur propone agregar dos carriles administrados sin peaje en cada dirección a lo largo de la I-35 desde SH 71/Ben White Boulevard hasta SH 45 Southeast.