



PROYECTO I-35 CAPITAL CENTRAL DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO



Por qué son necesarias las mejoras

La I-35 es una puerta clave al centro de Austin y un importante corredor que sirve de columna vertebral para los viajes locales, regionales y nacionales, así como una red de transporte internacional que va desde Minnesota hasta México. La mayoría de las empresas y el empleo se agrupan a lo largo de la I-35, lo que resulta que un tercio del producto interior bruto se mueva por la autopista en los condados de Williamson, Travis y Hays. Las tendencias de crecimiento de la población muestran que la región casi se ha duplicado desde 1990, con los conductores experimentando una notable falta de movilidad en la I-35. La Organización de Planificación Metropolitana del Área de la Capital (CAMPO) estima que la región de Austin crecerá hasta casi 4,7 millones de residentes para 2045, y se espera que la congestión existente en la I-35 no haga más que empeorar.

El corredor existente I-35 Capital Express Central (Central):

- Ocupa el primer lugar en la lista de las carreteras [más congestionadas de Texas](#).
- Ha recibido una "F" por el nivel de servicio actual durante gran parte de los períodos de viaje punta.
- No cumple adecuadamente con la demanda de viaje actual y futura, o con las normas de diseño federales y estatales.

Significado

El crecimiento actual de la población, junto con el aumento del costo de la congestión (horas de retraso, galones de exceso de combustible, libras de emisiones de CO₂), requieren mejoras a nuestra infraestructura que se mantengan al día con las necesidades de los usuarios de las carreteras.

- El proyecto Central se consideró un proyecto prioritario en el Plan Regional de la CAMPO 2045.
- La financiación de la construcción se asignó a través del Programa Unificado de Transporte (UTP) de 2020.
- TxDOT está trabajando con la Ciudad de Austin, CAMPO, CapMetro y otras organizaciones locales para hacer avanzar este proyecto.

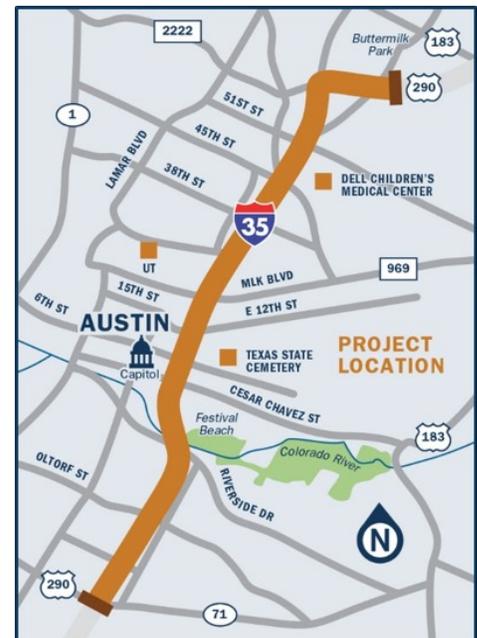
Es la responsabilidad de TxDOT planificar y atender las necesidades de seguridad y movilidad de nuestra comunidad ahora y en el futuro y proteger mejor la calidad de vida de los residentes

Lo que Escuchamos

Desde la década de 1980, el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) reconoció la necesidad de mejorar la I-35 a través de la región para proporcionar una mejor movilidad. Los siguientes esfuerzos históricos han formado la base de las actuales alternativas de construcción que se están considerando:

- Comité Consultivo del Corredor de la I-35 (2011-2013)
- Grupo de Trabajo de las Partes Interesadas del Centro de la Ciudad (2013-2014)
- Estudio de planificación y vinculación medioambiental (2014)
- Talleres Vecinales de Cubiertas (2014-2015)
- Alcance del proyecto Central (2016-2017)
- Reunión del diseño (2020)
- Oportunidad de voluntariado CapEx en la participación comunitaria (abril, mayo y julio de 2021)

TxDOT está llevando a cabo el nivel más riguroso de análisis ambiental con el desarrollo de una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) para el proyecto Central. Como parte del proceso de EIS, TxDOT organizó reuniones públicas de alcance (diciembre de 2020, marzo de 2021) para reunir información sobre la



gama de alternativas, proporcionar información sobre el propósito y la necesidad del proyecto, y presentar el futuro cronograma del proyecto.

La retroalimentación recibida en varias reuniones de la comunidad y de las agencias, así como los más de 3.500 comentarios de las reuniones públicas, han dado lugar a los siguientes cambios:

- Carriles principales rebajados y carriles administrados por debajo del nivel del suelo.
- Cruces este-oeste con una ruta de uso compartido (SUP por sus siglas en inglés) de 10 pies con una barrera de 20 pies entre los vehículos y un SUP a ambos lados de la I-35.
- Cruces adicionales de este a oeste, incluyendo una nueva conexión en 5th Street para todos los usuarios; y nuevos cruces peatonales en Cap Metro Línea Roja / Línea Dorada Futura al sur de Airport Boulevard y entre 51st Street y US 290 este.
- Carriles de circunvalación en las intersecciones estratégicamente colocados y velocidades reducidas en las vías de servicio que mejoran la seguridad de todos los usuarios.
- Carriles para vehículos de alta ocupación (HOV) para uso por servicio de tránsito de autobuses exprés, coches compartidos y furgonetas.

Adicionalmente:

- Estamos colaborando con asociados locales para ofrecer oportunidades de plazas de cubierta, o tapas y puntos.
- Modificamos los Criterios de Evaluación de Alternativas para incluir una métrica de la calidad del aire y la alineación con los caminos para bicicletas y peatones de la ciudad de Austin.
- Solicitamos al Instituto de Transporte de Texas A&M que revisara los conceptos de la comunidad, incluyendo Reconnect Austin, las recomendaciones del Urban Land Institute y Rethink35.
- Modificamos el propósito y la necesidad del proyecto para enfatizar la mejora del rendimiento y la necesidad de mejorar la seguridad.

Para más información sobre el proyecto, visite <https://my35capex.com/projects/i-35-capital-express-central/>.

Aportaciones de la Comunidad y Cronograma Anticipado

Aportaciones de la comunidad y calendario previsto*

El proceso de desarrollo incorporará las aportaciones del público a partir de una serie de oportunidades de participación pública, incluidas las reuniones de las partes interesadas y de puertas abiertas.

- Estudio medioambiental y diseño esquemático: 2020-2023
- Reuniones con el vecindario, la comunidad y las partes interesadas: en proceso
- Reuniones públicas: noviembre de 2020, marzo de 2021 y agosto de 2021
- Construcción prevista: finales de 2025

**El cronograma está sujeto a cambios.*

Costo de construcción estimado: \$4.900 mil millones

Información de contacto y Actualizaciones

Para consultas de la prensa, comuníquese con:

Diann Hodges
TxDOT Southwest Communications Director
TxDOT Austin District
CapExCentral@txdot.gov
512-832-7027

Descripción del Programa

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