

## I-35 CAPITAL EXPRESS CENTRAL

# DESVIANDO EL TRÁFICO A LA SH 130: Por qué la redistribución de la I-35 no resolverá el problema

Se ha planteado la posibilidad de desviar el tráfico, incluidos los camiones, de la I-35 a la SH 130, de poner peajes en la I-35, de eliminar los peajes de la SH 130 y de rediseñar la SH 130 como I-35. Las investigaciones han revelado que esto no reduciría significativamente la congestión en la I-35 y añadiría costes sustanciales al proyecto para eliminar los peajes de la SH 130.



LA CARRETERA  
**MÁS**  
CONGESTIONADA

### La I-35, que atraviesa el centro de Austin, se clasifica a menudo como la carretera más congestionada de Texas

El Instituto de Transporte de Texas A&M clasifica la I-35 entre la US 290 este y la SH 71/Ben White Boulevard como uno de los "corredores más congestionados del estado". En la actualidad, la interestatal da servicio a una población de 2.3 millones de personas, y se prevé que ese número se duplique en 2045. Si ningún camión utilizara la I-35, TxDOT seguiría necesitando construir carriles adicionales para gestionar la congestión local y acomodar la demanda futura.

**82%**  
TRÁFICO LOCAL

### El tráfico en la I-35 es local

En el centro de Austin, el 82% del tráfico de la I-35 es local. El tráfico local se refiere a los vehículos que se originan y/o terminan dentro del área del proyecto.

Los incentivos para que los camiones utilicen la SH 130 tendrían poco impacto en los que hacen entregas a lo largo de la I-35 o utilizan la red este-oeste dentro del área del proyecto.



### TxDOT no puede obligar a los camiones a utilizar la SH 130

Aunque TxDOT puede restringir el uso de ciertos carriles en una autopista por parte de los camiones, no puede prohibirlos por completo, ni puede obligarlos a utilizar la SH 130. (Artículos 545.0651 y 545.0653 del Código de Transporte)

**\$3B**  
PARA QUITAR  
PEAJES

### Se necesitarían \$3 mil millones de dólares para pagar la deuda de la SH 130

La eliminación de los peajes en la SH 130 costaría \$3 mil millones de dólares más, incluyendo fondos adicionales para el mantenimiento en el futuro. Aunque se han asignado \$4.9 mil millones de dólares para el proyecto I-35 Capital Express Central, nada de ese dinero puede utilizarse para la deuda pendiente. La SH 130 forma parte del Sistema Central de Autopistas de Texas (CTTS por sus siglas en inglés), que se compone de los segmentos de la SH 130, la SH 45 norte, el Loop 1 y la SH 45 SE. La deuda pendiente de \$3 mil millones de dólares está asignada a todo el sistema.