

Bienvenido

I-35 Georgetown a Round Rock

Reunión en persona #1

Jueves, 18 de abril de 2024

5 a 7 p.m.

Robertson Elementary School

1415 Bayland St, Round Rock, TX 78664

Reunión virtual #1 ▶

Jueves, 18 de abril

antes de las 5 p.m.



¿Por qué estoy
aquí?

- Para informarse sobre el proyecto de la I-35 de Georgetown a Round Rock.
- Proporcionar comentarios sobre sus experiencias viajando por la I-35, conceptos potenciales y carriles gestionados para vehículos de alta ocupación.

Resumen del programa



Movilidad35 de la Área Capital

Un esfuerzo de toda la región entre TxDOT y CAMPO para mejorar la seguridad y la movilidad en 79 millas de I-35 a través de los condados de Williamson, Travis y Hays. Esto incluye cinco segmentos de la lista de las 100 carreteras más congestionadas de Texas.

Los retos para mejorar la I-35 incluyen:

- Ambiente urbano muy restringido.
- Necesidad de mantener la movilidad durante la construcción.
- Necesidad de conectividad este/oeste.
- Intereses diversos.
- Financiación.



Características del corredor del proyecto

- La I-35 es una carretera fundamental para los viajes locales, regionales, interregionales, interestatales e internacionales.
- El corredor sirve como una importante vía de norte/sur para la región.
- La I-35 proporciona conectividad para la región en crecimiento, incluyendo el rápido crecimiento de la industria tecnológica, el sector manufacturero y las áreas metropolitanas.
- El segmento de la RM 1431 a la SH 45 Norte es el #20 en la lista de las 100 carreteras más congestionadas del estado.*
- El costo anual de la congestión del segmento del corredor I-35 a través de Round Rock es de más de 62.3 millones de dólares.*



* The Texas A&M Transportation Institute (TTI)

Sección típica existente

SH 29 a SH 45 Norte



La configuración de la calzada y la anchura del derecho de paso varían a lo largo de la I-35. Aunque la figura de arriba ilustra la configuración general de la calzada, algunas secciones tienen carriles adicionales y no tienen arcenes ni aceras.

Crecimiento previsto de la población y el empleo

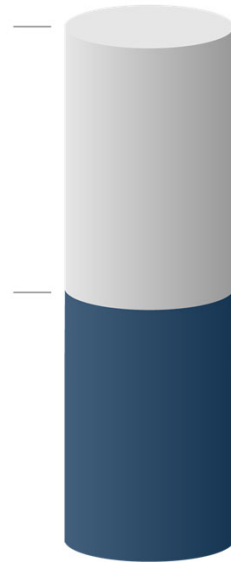


**ESTIMACIÓN DE LA
POBLACIÓN DEL CONDADO DE
WILLIAMSON EN 2045**

1,377,000

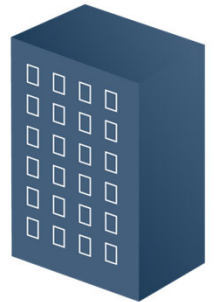
POBLACIÓN DEL CENSO DE 2020

609,017



25%

**de los trabajadores de los
condados de Bastrop, Caldwell,
Hays y Williamson viajaron al
condado de Travis para trabajar**



**El condado de Williamson
duplicó su cuota de
empleo regional del**

8% al 17%

(1990 a 2015)



*CAMPO 2045 Plan & Texas A&M Real Estate Research Center: Go With the Flow:
How Commuting Trends Affect Austin Area Growth; 7/5/22*

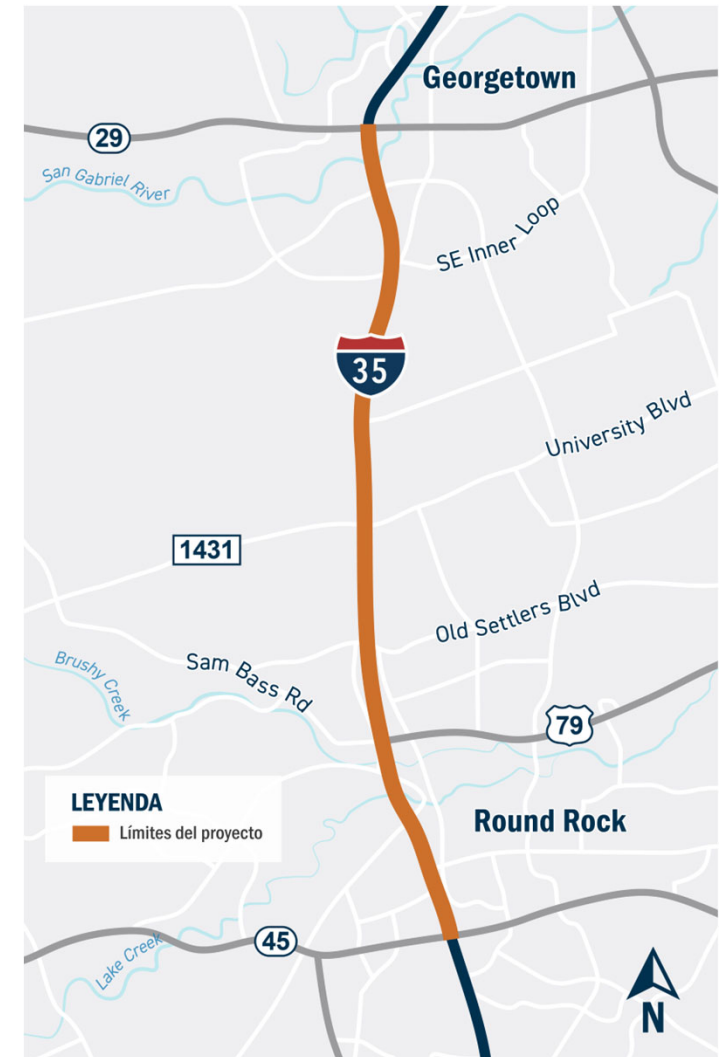
Resumen del proyecto



Este proyecto:

- Añadiría dos carriles sin peaje para vehículos de alta ocupación en cada dirección.
- Añadiría pasos elevados en la SH 45 Norte.
- Reubicaría y modificaría las rampas de entrada y salida.
- Reconstruiría varios puentes e intersecciones transversales.
- Añadiría carriles de circunvalación en cada sentido.
- Añadiría caminos de uso compartido en todo el corredor.

Los estudios previos y los proyectos de mejoras de intersecciones servirán de base para el desarrollo del proyecto



Proyectos adyacentes activos

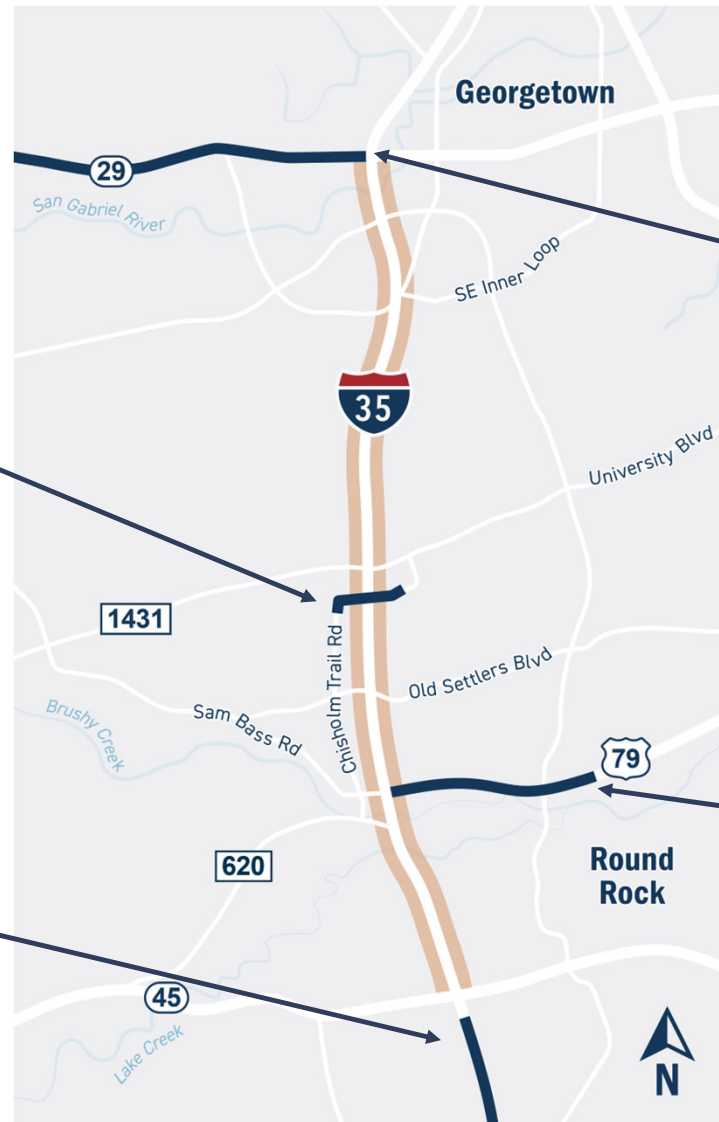


Eagles Nest (Round Rock)

Construir una nueva calzada de 4 carriles para unir Eagles Nest con FM 173 (Chisholm Trail Rd.), con dos cruces de puente y muros de contención.

CapEx Norte (TxDOT)

Añadir carriles sin peaje para vehículos de alta ocupación, mejorar los intercambios y añadir vías de uso compartido.



Ampliación de SH 29 (TxDOT)

Responder a las demandas de tráfico actuales y previstas, al mismo tiempo mejorar la seguridad actualizando la carretera SH 29 para adaptarla a las normas de diseño modernas.

Ampliación e intercambios de la US 79 (TxDOT/Round Rock)

Ampliar la US 79 a tres carriles en cada sentido, añadir una mediana elevada, mejorar las intersecciones y añadir carriles de uso compartido.

Proyectos planificados adyacentes



Wolf Ranch Parkway (Georgetown)

Ampliar a cuatro carriles con una mediana desde SH29 hasta Rivery Boulevard.

SH 29 (TxDOT)

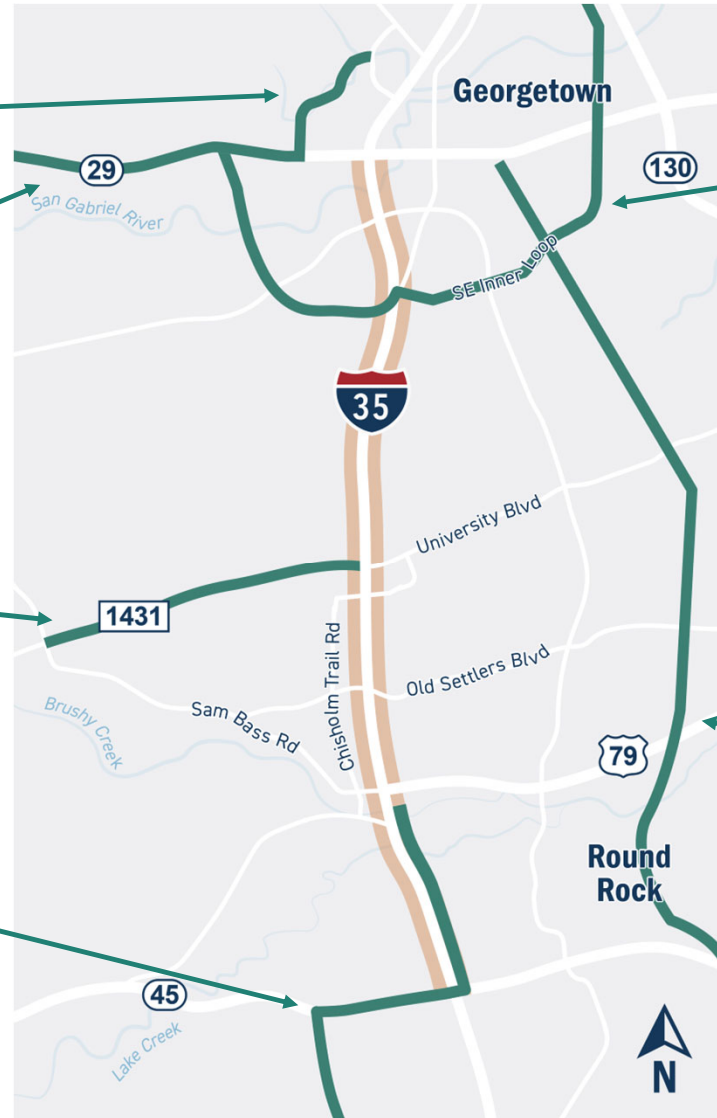
Ampliar la SH 29 cerca de Wolf Ranch Parkway a 6 carriles y ampliar Wolf Ranch Parkway a 4 carriles con una mediana.

Ampliación de la RM 1431 (TxDOT)

Estudiar la viabilidad de aumentar la capacidad y mejorar la seguridad de la 183A.

Estudio de mejoras en los servicios de tránsito (Round Rock)

Mejoras potenciales del transporte público para aumentar la movilidad y las opciones de transporte.



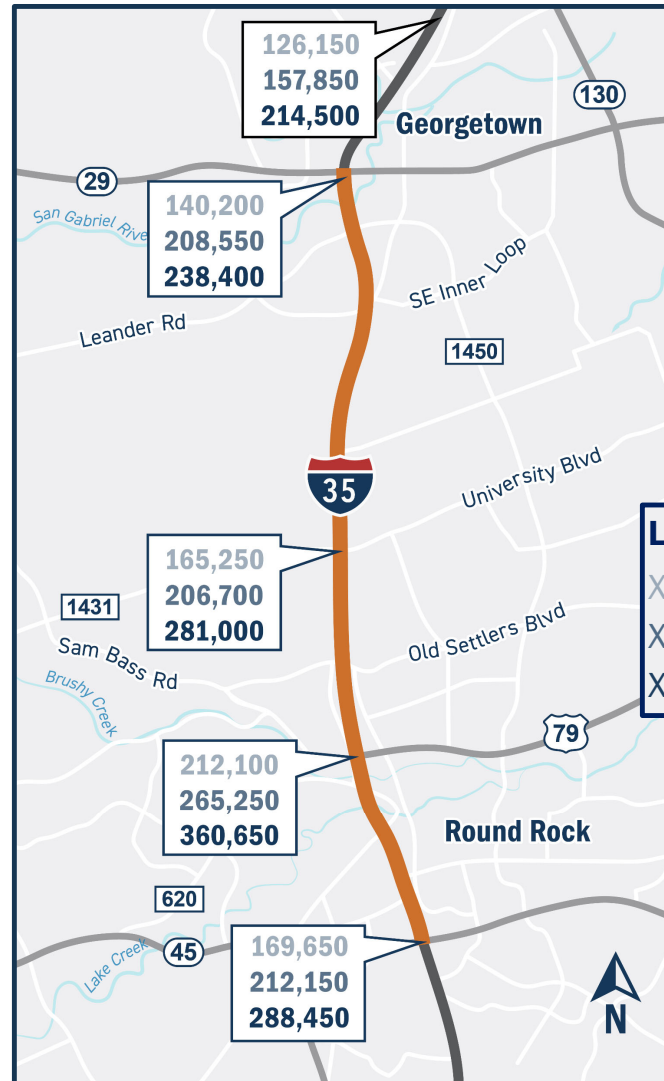
Southwest Bypass/Inner Loop (Williamson County)

Planes futuros de mejoras a la movilidad y la seguridad para una autopista de acceso controlado. Aunque se han construido dos carriles, se ha conservado el derecho de paso para la configuración definitiva.

Studio de Bus Rapid Transit (BRT) (Williamson County)

Estudiar la viabilidad de una ruta de tránsito rápido en autobús al este de la I-35.

Tráfico actual y futuro



Leyenda:

XXX,XXX - Tráfico en 2022

XXX,XXX - Tráfico previsto para 2032

XXX,XXX - Tráfico previsto en 2052

Carga en la I-35



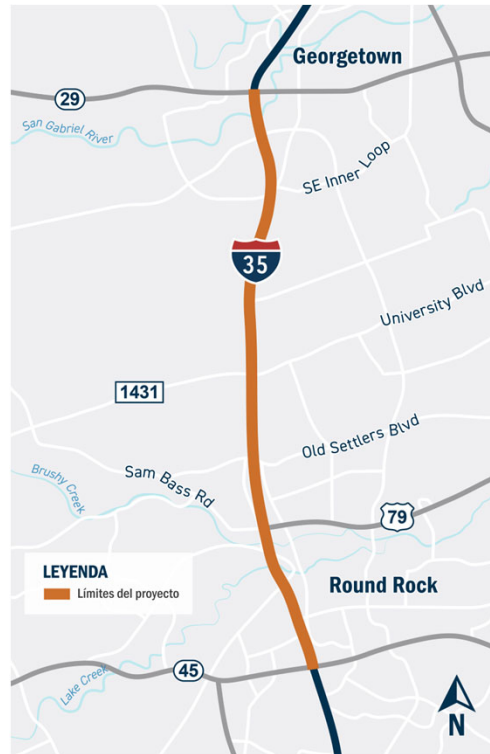
82%

de aumento en tonelaje de mercancías se espera que se transporte por la I-35 a través de Texas en 2050



13%

de todo el tráfico que atraviesa los límites del proyecto es de mercancías



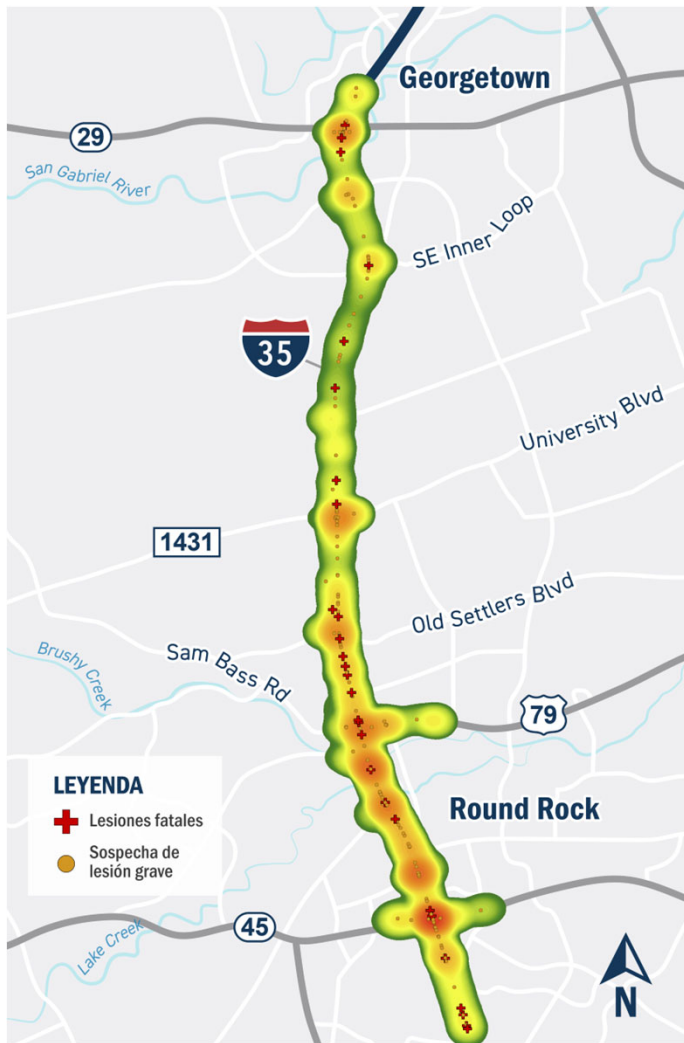
35,975

horas de retraso experimentadas por los camioneros desde la RM 1431 hasta la SH 45 Norte en 2022.



TxDOT I-35 "From the Rio Grande to the Red River"
Transportation Commission Presentation, 2023
<https://ftp.txdot.gov/pub/txdot/commission/2023/0329/2b.pdf>

Análisis de seguridad - Choques del 2018 al 2022

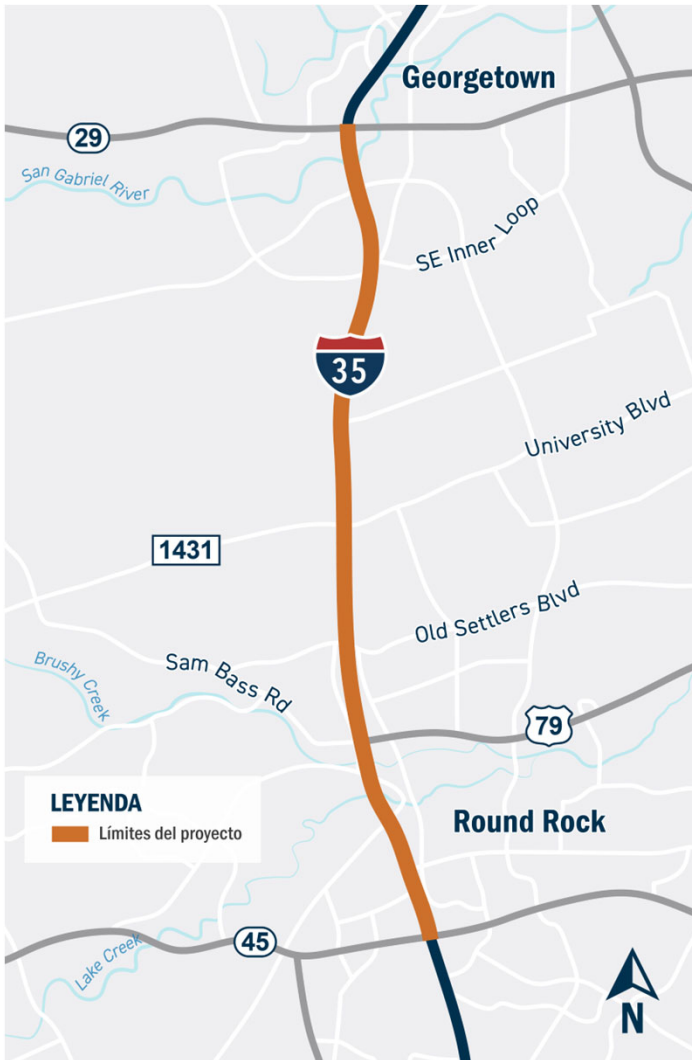


7,823 choques

Un promedio de más de 4 choques por día

- 22 fatalidades.
- 5,251 choques en las vías principales.
- 2,267 choques en las carreteras secundarias.
- 305 choques en rampas.
- 9 choques con ciclistas.
- 22 choques con peatones.
- 7 choques con trenes, y
- 662 choques con vehículos comerciales.
- 26% más choques que la media estatal de las carreteras interestatales urbanas.

Patrones de origen y destino del tráfico



A través de esta sección, la I-35 experimenta tráfico local y de paso intenso. Estos patrones de viaje superpuestos son una causa de la congestión.

65% de todo el tráfico de la I-35 es local.

Tráfico local

35% del tráfico a lo largo del corredor comienza y termina dentro de los límites del proyecto.

30% del tráfico a lo largo del corredor inicia fuera y termina dentro o inicia dentro y termina fuera de los límites del proyecto.

Tráfico de paso

35% del tráfico a lo largo del corredor comienza y termina fuera de los límites del proyecto.

Source: Replica

Patrones de origen y destino del tráfico



Los conductores utilizan muchas de las intersecciones principales a lo largo del corredor para cruzar o acceder a la I-35.

Estos patrones de tráfico entrecruzados, incluyendo el hecho de que los conductores utilizan la I-35 no sólo como una vía pública, sino también como una carretera local, requieren enfoques innovadores para mantener la movilidad a través y a lo largo de la I-35.

Bicicletas y peatones



- En este proyecto, los planes existentes de transporte activo se están incorporando para planificar adaptaciones para ciclistas y peatones.
- Este proyecto incluiría carriles de uso compartido para ofrecer opciones seguras y eficientes tanto a ciclistas como a peatones.
- Planes para ciclistas/peatones de agencias locales:
 - Red de Transporte Activo de la Ciudad de Georgetown (Plan de Movilidad Futura)
 - Red de bicicletas de la ciudad de Georgetown futura.
 - Plan Maestro de Senderos de la Ciudad de Round Rock.
 - Plan Regional de Transporte Activo de CAMPO.

LEYENDA

- Conexiones para bicicletas y peatones existentes y futuras en la I-35 en Georgetown
- Conexiones para bicicletas y peatones existentes y futuras en la I-35 en Round Rock



Consideraciones medioambientales



La documentación medioambiental se elaborará conforme a la Ley Nacional de Política Medioambiental (NEPA).



Impactos sociales y comunitarios



Calidad del aire y ruido



Recursos biológicos



Impactos de la construcción



Recursos hídricos



Materiales peligrosos

La revisión ambiental, consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo, o han sido, llevadas a cabo por TxDOT de conformidad con 23 U.S.C. 327 y un Memorando de Entendimiento (MOU) fechado el 9 de diciembre de 2019, y ejecutado por FHWA y TxDOT.

Evaluaciones medioambientales



Se están llevando a cabo varias evaluaciones medioambientales a medida que se desarrollan los planes de diseño y avanza el proyecto. TxDOT reconoce que hay varias características clave y delicadas y trabajará para evitarlas cuando sea posible y minimizarlas y mitigarlas cuando sea necesario.



San Gabriel River



**Cuevas e invertebrados
cársticos en peligro
de extinción**



**Zona de recarga del
Edwards Aquifer**



**Población de
murciélagos en I-35
y McNeil Road**

¿Qué son los carriles para vehículos de alta ocupación?



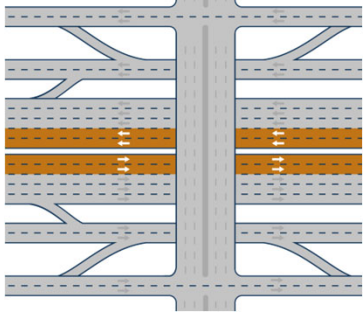
Los carriles gestionados para vehículos de alta ocupación (HOV) son carriles reservados para vehículos con varios ocupantes, incluyendo coches compartidos, furgonetas compartidas y vehículos de tránsito.



Este proyecto propone añadir carriles HOV gestionados similares a los proyectos Capital Express Norte, Central y Sur.

Componentes típicos de una carretera urbana

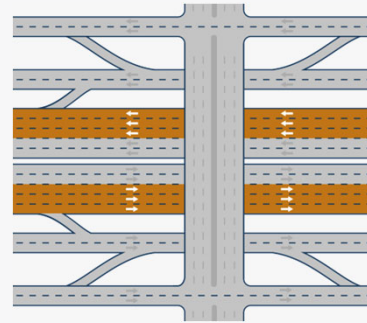
Los diagramas que se muestran abajo son únicamente ilustrativos.



Carriles gestionados

Por qué se utilizan

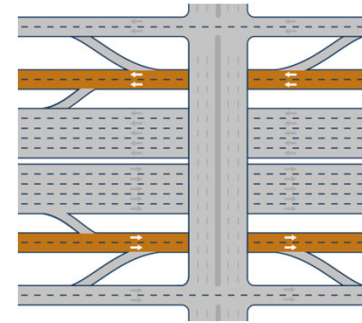
- Los carriles gestionados sirven para viajes de larga distancia de más de seis kilómetros.
- Promueven tiempos de viaje más cortos y fiables.
- Las estrategias de gestión pueden incluir carriles HOV gestionados, acceso espaciado, carril exprés, uso restringido para ciertos tipos de vehículos, etc.



Carriles de uso general

Por qué se utilizan

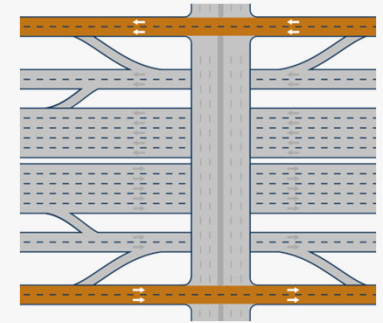
- Los carriles de uso general, o "mainlanes", sirven para viajes de media y larga distancia.
- Pueden ser utilizados por todos.



Carriles de desviación

Por qué se utilizan

- Los carriles de desviación sirven para viajes cortos entre intercambiadores y les permiten a los conductores evitar los semáforos en las intersecciones cuando es necesario.
- Reducen el tráfico en las carreteras principales.
- Puede reducir la congestión en las intersecciones al permitir a los conductores evitarlas.



Carreteras secundarias

Por qué se utilizan

- Las carreteras secundarias sirven al tráfico local y permiten el acceso a las empresas y propiedades vecinas.
- Normalmente están señalizadas en las intersecciones principales.

Conceptos de intersección considerados



Cruzar la I-35 puede ser un reto, especialmente durante las horas pico de viaje. La creación de oportunidades más eficientes para que los conductores accedan a las calles de intersección es un aspecto importante de este proyecto.

Se están estudiando varias mejoras de las intersecciones a medida que el equipo desarrolla los planes de diseño.

Diamante divergente



Usos comunes

En intersecciones con un alto volumen de vehículos girando a la izquierda.

Beneficios potenciales

Reduce la congestión al permitir movimientos de giro a la izquierda fluidos.

Reduce el tiempo de viaje a través de la intersección.

Inconvenientes potenciales

Requiere carreteras de desviación, lo que puede no ser factible en todos los lugares.

Puede requerir derechos de paso adicionales.

Curva de aprendizaje de los conductores al aprender un nuevo patrón de conducción.

Giro a la izquierda desplazado



Usos comunes

En carreteras de gran volumen con varias entradas y vehículos girando a la izquierda.

Beneficios potenciales

Mejora la seguridad al reducir el número de puntos de colisión potenciales.

Reduce el tiempo de viaje.

No requiere carreteras de desvío, lo que reduce el costo y la huella de la carretera.

Inconvenientes potenciales

Podría crear cambios en el acceso.

Puede requerir un derecho de paso adicional.

Curva de aprendizaje del conductor al aprender un nuevo patrón de conducción.

Conceptos de intersección considerados



Diamante



Usos comunes

Tipo de intersección tradicional que se utiliza para conectar calles entrecruzadas.

Beneficios potenciales

La intersección más común y bien reconocida por los conductores.

Se necesitaría menos derecho de paso que en otras mejoras de intersecciones.

Inconvenientes potenciales

Menos eficiencia en comparación con otras mejoras de la intersección.

Aumento del retraso en la intersección.

Intercambiador urbano de punto único



Usos comunes

En las intersecciones con un volumen de vehículos girando a la izquierda.

Reduce los conflictos de giro a la izquierda en las intersecciones para permitir que el tráfico contrario realice giros a la izquierda simultáneos.

Beneficios potenciales

Reduce la congestión y mejora la fluidez del tráfico al reducir el número de fases de señalización.

Permite movimientos simultáneos de giro a la izquierda, lo que reduce los retrasos.

Inconvenientes potenciales

Costoso debido a la construcción de puentes.

Podría requerir más derecho de paso en comparación con otras mejoras de intersecciones.

Normalmente requiere una derivación..

Pasos elevados



Usos comunes

En autopistas donde la mayoría de los vehículos necesitan acceder a una autopista de conexión.

Beneficios potenciales

Mejora la fluidez y la seguridad del tráfico al permitir un acceso sin interrupciones y sin conflictos de cruce.

Inconvenientes potenciales

Costoso debido a la construcción de puentes.

Podría requerir más derecho de paso en comparación con otras mejoras de intersección.

Cronología del proyecto



PARTICIPACIÓN PÚBLICA CONTINUA



ESTAMOS AQUÍ

**El calendario depende de la financiación, la adquisición de derechos de paso y la reubicación de servicios públicos. Estas fechas están sujetas a cambios.*

Comparta sus comentarios



Todos los comentarios deben recibirse o estar matasellados a más tardar el **viernes 3 de mayo de 2024** para que se incluyan en el resumen de la reunión pública.



En la reunión:

Complete una tarjeta de comentarios



Correo electrónico:

mobility35@txdot.gov



Teléfono:

(737) 307-3349



Correo:

I-35 Georgetown
to Round Rock
c/o CD&P
PO Box 5459,
Austin, TX 78763