

# 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.

Hola, y bienvenidos a la reunión pública virtual para el proyecto de la I-35 de Georgetown a Round Rock. El propósito de esta reunión es compartir información sobre el proyecto, incluyendo conceptos de mejoras potenciales y carriles administrados para vehículos de alta ocupación. Se alienta a los participantes a compartir comentarios sobre sus experiencias viajando por la I-35 y a dar su opinión sobre los posibles conceptos de mejora. Todos los comentarios deben recibirse o estar matasellados a más tardar el viernes 3 de mayo de 2024, para que se incluyan en la documentación y el resumen oficiales de la reunión pública.

## 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.



Reunión pública de la I-35 de Georgetown a Round Rock



El programa Mobility 35 Capital Area es un esfuerzo regional entre el Departamento de Transporte de Texas, o TxDOT, y la Organización de Planificación Metropolitana del Área Capital, o CAMPO, para mejorar 79 millas de la I-35 a través de los condados de Williamson, Travis y Hays.

Aunque la mejora de la I-35 es fundamental para nuestra región que está creciendo rápidamente, existen varios retos que debemos tener en cuenta a la hora de desarrollar planes de mejoras. Algunos de los retos principales son:

- Un ambiente urbano muy restringido,
- La necesidad de mantener la movilidad durante la construcción,
- La necesidad de conectividad este-oeste,
- Una gran variedad de intereses,
- Y la financiación.

Este programa de ámbito regional incluye varios segmentos de mejoras a lo largo de la I-35, incluyendo la zona del proyecto que hoy estamos considerando, la I-35 desde la SH 29 en Georgetown hasta la SH 45 Norte en Round Rock.

## Resumen del corredor



### 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)

El corredor de la I-35 es una carretera de norte a sur fundamental para todo el estado de Texas, los Estados Unidos y, todo Norteamérica. Sirve para que todos, desde los conductores locales hasta los viajeros internacionales, puedan acceder a bienes, servicios, puestos de trabajo y mucho más.

El segmento de la I-35 desde la RM 1431 hasta la SH 45 Norte, un segmento dentro de los límites del proyecto, está clasificado como el #20 de las 100 carreteras más congestionadas del estado. Además del tráfico, la congestión a lo largo del corredor de la I-35 a través de Round Rock le cuesta a los conductores más de 62.3 millones de dólares en consumo de combustible y retrasos en los viajes cada año.

## 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.

La I-35 a través de la zona del proyecto consiste normalmente de tres carriles principales en cada dirección con arcenes, carreteras fronterizas unidireccionales de dos carriles y aceras discontinuas. Algunas secciones incluyen carriles principales adicionales, carriles auxiliares, carriles de carretera secundaria y algunas secciones no tienen arcenes. Además, la anchura del derecho de paso varía a lo largo de los límites del proyecto. En general, el derecho de paso es más estrecho en Round Rock y más ancho en Georgetown.

## Crecimiento previsto de la población y el empleo

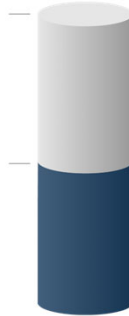


ESTIMACIÓN DE LA  
POBLACIÓN DEL CONDADO DE  
WILLIAMSON EN 2045

**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

Reunión pública de la I-35 de Georgetown a Round Rock



Se espera que el condado de Williamson duplique su población para 2045. Además, el 25% de los trabajadores de los condados de Bastrop, Caldwell, Hays y Williamson viajaron al condado de Travis para trabajar. Estas tendencias indican que habrá más viajeros en la I-35 en los próximos 20 años. La planificación de mejoras ahora es fundamental para mantener la eficiencia de los viajes para los viajeros, los conductores locales, y la carga que transporta mercancías desde México a Canadá.

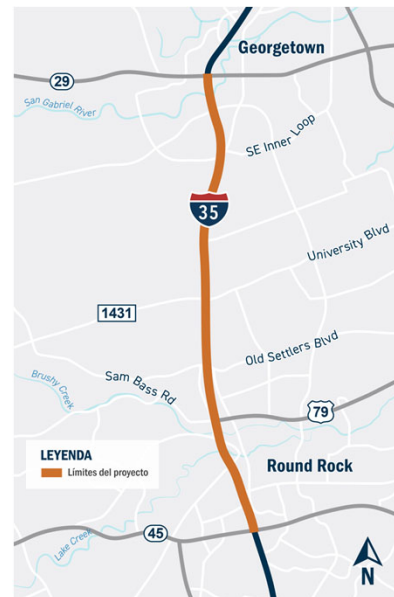
## Resumen del proyecto



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



Reunión pública de la I-35 de Georgetown a Round Rock



Este proyecto mejoraría la seguridad y la movilidad de varias maneras. Se añadirían dos carriles para vehículos de alta ocupación, o carriles HOV, sin peaje, en cada sentido, junto con pasos elevados en la SH 45 Norte para completar el intercambio. Se reubicarían y modificarían varias rampas de entrada y salida, y se reconstruirían varios puentes e intersecciones transversales.

Otras mejoras incluyen la adición de carriles de desviación en cada sentido en algunos intercambiadores y caminos de uso compartido en todo el corredor.

## Proyectos adyacentes activos

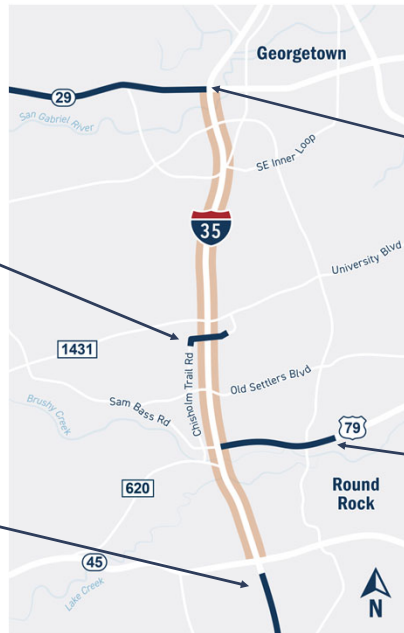


### Eagles Nest (Round Rock)

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.

Varios proyectos adyacentes o que conectan con la I-35 a través de la zona del proyecto están en marcha y tienen como objetivo mejorar la seguridad y la movilidad a través de Georgetown y Round Rock. Estos proyectos activos adyacentes están siendo considerados, y el equipo está trabajando con las agencias y jurisdicciones locales mientras se desarrollan los conceptos y planes de mejoras.

## Proyectos planificados adyacentes



### Wolf Ranch Parkway (Georgetown)

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

### SH 29 (TxDOT)

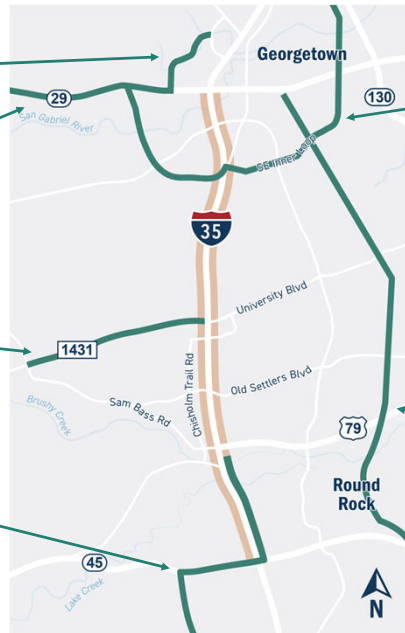
Ampliar la SH 29 cerca de Wolf Ranch Parkway a 6 carriles y ampliar Wolf Ranch Parkway a 4 carriles con una mediana.

### 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)

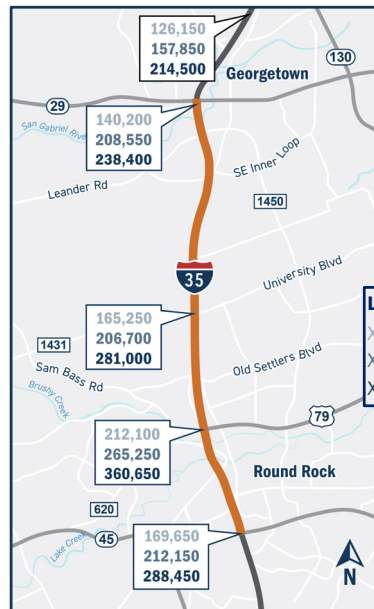
Estudiar la viabilidad de una ruta de tránsito rápido en autobús al este de la I-35.

Reunión pública de la I-35 de Georgetown a Round Rock



Lo mismo ocurre con los proyectos de planificación adyacentes o que conecten con la I-35. Estos planes a largo plazo tienen por objetivo mejorar la seguridad y la movilidad a través de Georgetown y Round Rock y se espera que se apliquen a medida que aumenten los viajes o se identifique financiación.

# Tráfico actual y futuro



**Leyenda:**  
XXX,XXX - Tráfico en 2022  
XXX,XXX - Tráfico previsto para 2032  
XXX,XXX - Tráfico previsto en 2052

Aquí están las proyecciones de tráfico para el futuro. De 2022 a 2052, se prevé que el tráfico aumente casi un 70% en varios tramos del corredor. Estos números demuestran la necesidad de planificar mejoras de seguridad y movilidad ahora.

## Carga en la I-35



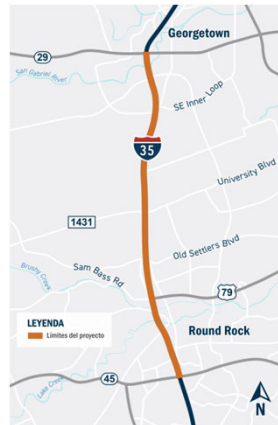
**82%**

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.



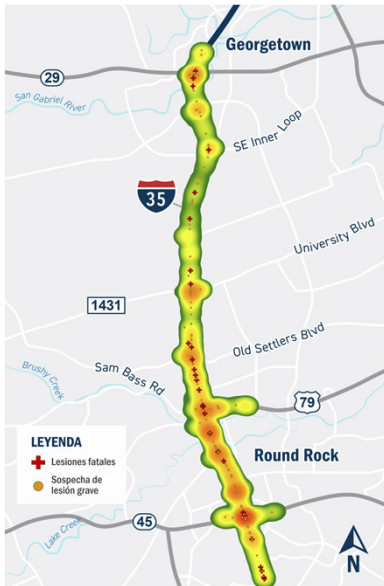
TxDOT I-35 "From the Rio Grande to the Red River"  
Transportation Commission Presentation, 2023  
<https://ftp.txdot.gov/pub/txdot/commission/2023/0329/2b.pdf>

Reunión pública de la I-35 de Georgetown a Round Rock



La I-35 no sólo es importante para los que viven y tienen negocios junto a ella, sino que es una carretera vital para el transporte de mercancías. Los conductores de mercancías utilizan la I-35 para transportar mercancías no sólo por todo el estado, sino por todo el país. El 13% de todo el tráfico a través de los límites del proyecto es de mercancías y esperamos ver un aumento del 82% en el tonelaje de mercancías en la I-35 para el año 2050. Las limitaciones actuales seguirán causando retrasos. Por ejemplo, en 2022, los camioneros experimentaron más de 35,000 horas de retrasos desde la RM 1431 hasta la SH 45 Norte. Estos retrasos en las entregas perjudican la competitividad económica de la región. Los retrasos pueden afectar a quienes esperan recibir mercancías y, en consecuencia, a los consumidores que las adquieren.

## 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.

Reunión pública de la I-35 de Georgetown a Round Rock



La seguridad es una prioridad máxima para TxDOT, y parte de nuestra misión es mejorar la seguridad de todas las carreteras para todos los modos de viaje. Esta sección de I-35 tiene un promedio de más de 4 choques por día, y hubo casi 8,000 choques de 2018 a 2022, 22 de los cuales fueron fatales.

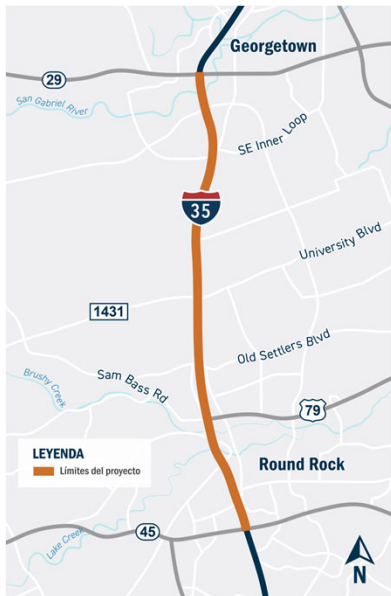
El análisis de los choques incluye:

- 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.

Este segmento de la I-35 registra un 26% más de choques que la media estatal de las carreteras interestatales urbanas.

Se puede ver que los accidentes se concentran en los intercambios, y en la sección entre Old Settlers Boulevard y SH 45 Norte.

## 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

Reunión pública de la I-35 de Georgetown a Round Rock



Esta sección de la I-35 experimenta un tráfico intenso tanto de conductores locales como de paso. Estos patrones de viaje superpuestos son una de las causas de la congestión.

Dos tercios del tráfico está compuesto por conductores locales que utilizan la I-35 para llegar a sus destinos locales o para viajar fuera del área del proyecto. El otro tercio está formado por conductores que atraviesan la zona del proyecto sin detenerse.

## 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.

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 nos indican que la I-35 está realizando varios trabajos en esta zona. Como interestatal, funciona como una vía crítica, sirviendo a los viajes de larga distancia dentro de la región. También sirve como vía de conexión para llevar personas y mercancías a otras carreteras. Y, por último, actúa como corredor local para que los residentes crucen la I-35 o la utilicen para distancias cortas.

Teniendo en cuenta esta información, se requerirán enfoques innovadores para mantener la movilidad a través y a lo largo de la I-35.

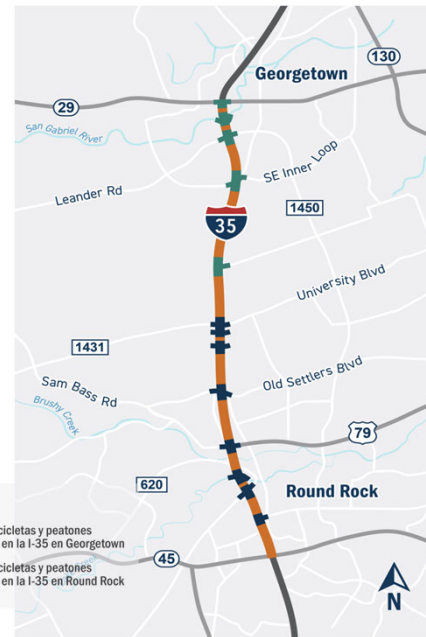
## Bicicletas y peatones



- 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



Este proyecto incluiría caminos de uso compartido a lo largo del corredor para proporcionar acomodaciones seguras y eficientes para ciclistas y peatones. A medida que se desarrollen los planes de mejoras, TxDOT tendrá en cuenta los planes para ciclistas y peatones de las agencias locales y proporcionará conexiones eficientes con los caminos locales en la I-35, incluyendo conexiones con senderos fuera de la carretera.

## 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.*

Este proyecto sigue la Ley Nacional de Política Medioambiental (NEPA). Se están llevando a cabo varios estudios medioambientales que tendrán en cuenta impactos diversos potenciales, como los sociales y comunitarios, la calidad del aire y el ruido, los recursos biológicos, los impactos de la construcción, los recursos hídricos y los materiales peligrosos, entre otros. La documentación medioambiental se ajustará a la NEPA y estará disponible para su revisión al final de este proyecto.

## 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**

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 sensibles y trabajará para evitarlas cuando sea posible y minimizarlas y las mitigará cuando sea necesario.

## ¿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.**

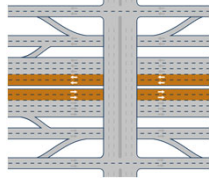
Los carriles para vehículos de alta ocupación, también llamados carriles HOV o carriles para vehículos compartidos, son carriles reservados para vehículos con varios ocupantes, incluyendo vehículos compartidos, furgonetas compartidas y transporte público.

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

# Componentes típicos de una carretera urbana



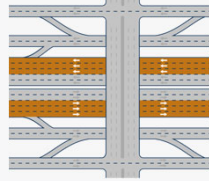
Los diagramas que se muestran abajo son únicamente ilustrativos.



## Carriles gestionados

### Por qué se utilizan

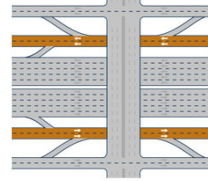
- Los carriles gestionados sirven para viajes de larga distancia de más de seis kilómetros.
- Promueven tiempos de viaje más cortos y fiables.
- Las estrategias de gestión pueden incluir carriles HOV gestionados, acceso espaciado, carril exprés, uso restringido para ciertos tipos de vehículos, etc.



## Carriles de uso general

### Por qué se utilizan

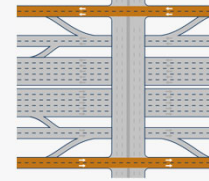
- Los carriles de uso general, o "mainlanes", sirven para viajes de media y larga distancia.
- Pueden ser utilizados por todos.



## 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.

Reunión pública de la I-35 de Georgetown a Round Rock



En las carreteras urbanas rápidas se utilizan varios tipos de carriles, que suelen consistir en carriles controlados, carriles de uso general o carriles principales, carriles de desviación y carreteras de acceso.

Los carriles controlados reducen los tiempos de viaje y los hacen más fiables. Sirven para viajes de larga distancia de más de cuatro millas y pueden incluir una variedad de enfoques como carriles HOV, Express, restringidos y reversibles.

Los carriles generales sirven para viajes de media y larga distancia y pueden ser utilizados por cualquiera.

Los conductores utilizan los carriles de desvío entre intercambiadores para evitar los semáforos en las intersecciones cuando es necesario. Reducen la congestión al permitir que los conductores que desean viajar a través de la intersección la eviten por completo. Pueden dar servicio a un solo intercambio, o extenderse a través de una serie de intercambios poco espaciados. Los carriles de desviación también ayudan a mantener el buen funcionamiento de las vías principales al separar el tráfico de desviación de los movimientos de mayor distancia.

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.

<p><b>Diamante divergente</b></p>	<p><b>Usos comunes</b></p> <p>En intersecciones con un alto volumen de vehículos girando a la izquierda.</p>	<p><b>Beneficios potenciales</b></p> <p>Reduce la congestión al permitir movimientos de giro a la izquierda fluidos.</p> <p>Reduce el tiempo de viaje a través de la intersección.</p>	<p><b>Inconvenientes potenciales</b></p> <p>Requiere carreteras de desviación, lo que puede no ser factible en todos los lugares.</p> <p>Puede requerir derechos de paso adicionales.</p> <p>Curva de aprendizaje de los conductores al aprender un nuevo patrón de conducción.</p>
<p><b>Giro a la izquierda desplazado</b></p>	<p><b>Usos comunes</b></p> <p>En carreteras de gran volumen con varias entradas y vehículos girando a la izquierda.</p>	<p><b>Beneficios potenciales</b></p> <p>Mejora la seguridad al reducir el número de puntos de colisión potenciales.</p> <p>Reduce el tiempo de viaje.</p> <p>No requiere carreteras de desvío, lo que reduce el costo y la huella de la carretera.</p>	<p><b>Inconvenientes potenciales</b></p> <p>Podría crear cambios en el acceso.</p> <p>Puede requerir un derecho de paso adicional.</p> <p>Curva de aprendizaje del conductor al aprender un nuevo patrón de conducción.</p>

Reunión pública de la I-35 de Georgetown a Round Rock




Mejorar la I-35 desde la SH 29 en Georgetown hasta la SH 45 Norte en Round Rock incluirá mejorar las intersecciones para gestionar con eficacia los movimientos de tráfico conflictivos. Cruzar la I-35 puede ser un reto, especialmente durante las horas pico de viaje. Se están considerando y evaluando varias mejoras de las intersecciones a medida que el equipo desarrolla los planes de diseño.

Las intersecciones divergentes de diamante, o DDIs, se utilizan comúnmente en las intersecciones con un alto volumen de vehículos que giran a la izquierda. Aunque incluyen el inusual cruce del tráfico hacia el lado izquierdo, y viceversa, mejoran la seguridad al reducir el número de puntos potenciales de colisión. Mientras que los DDI reducen la congestión y los tiempos de viaje a través de las intersecciones al permitir giros a la izquierda de flujo libre, requieren desvíos de la carretera frontal y derecho de paso adicional, que puede que no sean factibles en ciertos lugares. Además, los conductores deben aprender un nuevo patrón de conducción. Dicho esto, los DDI se están convirtiendo en una solución de intersección cada vez más popular en Austin y en todo Texas.

Los giros a la izquierda desplazados se utilizan comúnmente en carreteras de gran volumen con múltiples entradas y vehículos que giran a la izquierda. Reducen el tiempo de viaje al permitir que los movimientos de cruce y giro a la izquierda se realicen simultáneamente. Son cada vez más populares en los intercambios de Texas, ya que no requieren desvíos de carretera. Al igual que un DDI, mejoran la seguridad al reducir el número de puntos potenciales de conflicto de vehículos, pero hay una curva de aprendizaje para el conductor, y pueden crear cambios en el acceso y pueden requerir derecho de paso adicional.

# Conceptos de intersección considerados



<p><b>Diamante</b></p> 	<p><b>Usos comunes</b></p> <p>Tipo de intersección tradicional que se utiliza para conectar calles entrecruzadas.</p>	<p><b>Beneficios potenciales</b></p> <p>La intersección más común y bien reconocida por los conductores.</p> <p>Se necesitaría menos derecho de paso que en otras mejoras de intersecciones.</p>	<p><b>Inconvenientes potenciales</b></p> <p>Menos eficiencia en comparación con otras mejoras de la intersección.</p> <p>Aumento del retraso en la intersección.</p>
<p><b>Intercambiador urbano de punto único</b></p> 	<p><b>Usos comunes</b></p> <p>En las intersecciones con un volumen de vehículos girando a la izquierda.</p> <p>Reduce los conflictos de giro a la izquierda en las intersecciones para permitir que el tráfico contrario realice giros a la izquierda simultáneos.</p>	<p><b>Beneficios potenciales</b></p> <p>Reduce la congestión y mejora la fluidez del tráfico al reducir el número de fases de señalización.</p> <p>Permite movimientos simultáneos de giro a la izquierda, lo que reduce los retrasos.</p>	<p><b>Inconvenientes potenciales</b></p> <p>Costoso debido a la construcción de puentes.</p> <p>Podría requerir más derecho de paso en comparación con otras mejoras de intersecciones.</p> <p>Normalmente requiere una derivación..</p>
<p><b>Pasos elevados</b></p> 	<p><b>Usos comunes</b></p> <p>En autopistas donde la mayoría de los vehículos necesitan acceder a una autopista de conexión.</p>	<p><b>Beneficios potenciales</b></p> <p>Mejora la fluidez y la seguridad del tráfico al permitir un acceso sin interrupciones y sin conflictos de cruce.</p>	<p><b>Inconvenientes potenciales</b></p> <p>Costoso debido a la construcción de puentes.</p> <p>Podría requerir más derecho de paso en comparación con otras mejoras de intersección.</p>

Reunión pública de la I-35 de Georgetown a Round Rock



Otros tipos de intersecciones que se están estudiando y evaluando son las intersecciones de diamante, de punto único y de paso elevado.

Una intersección de diamante es un tipo de intersección tradicional que se utiliza para conectar calles entrecruzadas. Es el tipo de intersección más común, bien reconocido por los conductores y requiere menos derecho de paso que la mayoría de los otros tipos de intersección. Sin embargo, son menos eficientes en comparación con las intersecciones innovadoras como las DDI o las intersecciones de giro a la izquierda desplazadas, lo que significa que pueden tener mayores retrasos en los viajes. También tienen más puntos de conflicto de vehículos que los tipos innovadores.

Las intersecciones de un solo punto se utilizan comúnmente en intersecciones con un alto volumen de vehículos que giran a la izquierda. Reducen la posibilidad de colisiones y aumentan la eficiencia de la intersección al permitir que el tráfico contrario gire simultáneamente a la izquierda. Las intersecciones de un solo punto normalmente requieren desvíos de la vía de acceso y, cuando lo hacen, también ganan eficiencia al funcionar con menos fases de señalización. Sin embargo, suelen ser costosas debido a la construcción de puentes y al derecho de paso necesario.

Los pasos elevados son comunes en las conexiones directas entre autopistas. Mejoran la fluidez y la seguridad del tráfico al proporcionar un acceso directo a la vía de conexión, ya que los conductores no necesitan utilizar las vías secundarias ni las intersecciones señalizadas. Sin embargo, suelen requerir más derecho de paso y son caros debido a la necesidad de varios puentes.

# Cronología del proyecto



Se prevé que este proyecto dure más de seis años. El proceso de diseño esquemático ha comenzado recientemente y durará unos dos años. Se espera que se adopte una decisión medioambiental a finales de 2025, y que el diseño detallado y la adquisición del derecho de paso comiencen en 2026. La construcción está prevista para 2030.

Este calendario depende de la financiación, la adquisición del derecho de paso y la reubicación de los servicios públicos. Las 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](mailto:mobility35@txdot.gov)



**Teléfono:**  
(737) 307-3349



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

Reunión pública de la I-35 de Georgetown a Round Rock



Los comentarios del público son una parte importante del proceso de desarrollo del proyecto, y TxDOT lo alienta a compartir sus comentarios en cualquier momento. Los comentarios se pueden presentar en la reunión en persona, a través de correo electrónico a [mobility35@txdot.gov](mailto:mobility35@txdot.gov), a través de correo de voz llamando al 737-307-3349, o por correo a I-35 Georgetown to Round Rock, PO Box 5459, Austin, TX 78763.

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

Gracias por su tiempo y esperamos sus comentarios.